第３回

資料1

京都市バスの路線・ダイヤの在り方に関する検討委員会

令和４年１０月５日
京都市交通局

本日の議題

■ 観光輸送の在り方について

今後、観光利用の回復が見込まれる中、市バス路線・ダイヤが担うべき輸送や役割は
- 旅客流動調査から見る観光目的での市バスのご利用状況
- 京都市の観光を取り巻く状況／今後の観光の見通し
- 市民生活と観光との調和の観点　　　　等

■ 今後の市バス路線・ダイヤの在り方について（論点整理）

これまでの議論を踏まえて整理した、現状と課題、今後の在り方についての検討の視点・方向性等について、妥当かどうか、他に加えるべき点はないか

◆ スケジュール等

第1回（6/15） → 第2回（8/31） → 第3回（本日） → 第4回（11月） → パブリックコメント → 第5回 → 答申

8～11月
今後の市バス路線・ダイヤの方向性について審議

11～12月

2月
答申案のとりまとめ

目 次

01

第2回検討委員会の
主なご意見から
（今後に向けた考え方）

第2回検討委員会での主なご意見

	主な意見	今後に向けた考え方
乗継に関するご意見	中心部のみをシンプルに往復する系統を設定し、周辺部へは乗り継ぐという路線とすればよいのではないか。	• 直通便のほか、乗継を上手に使うなど、様々な形で市バスをご利用いただいています。ニーズや人口動態等を踏まえ、より便利に市バスをご利用いただけるよう、今後の路線・ダイヤ編成の検討に当たっての参考といたします。
	乗継して早く行けたり、乗継なしで行けたり、目的等に応じてルートが選択できる路線設定が良い。	
	市バス利用者の直通志向は高い。乗継前提の路線では不満が上がるのでは。	
	全体を乗継前提とするのは難しいが、上手くいくエリアがあるかもしれない。	
情報発信に関するご意見	観光客により経路検索アプリを利用してもらうためには、ブラッシュアップが必要。	• 経路情報や停留所位置情報などのオープンデータ化を進め、アプリ開発事業者が情報を活用しやすい環境を整えてまいります。
	オープンデータ化については、乗換検索アプリへの活用の観点から期待している。	
事業者間の連携に関するご意見	洛西地域において、市バスと民間バスの共通定期券が実現すれば、市バスが減っても民間バスが使えて便利である。	• 先般設立された「京都市洛西地域公共交通会議」での議論を進めるに当たって、参考といたします。

第2回検討委員会での主なご意見

主な意見		今後に向けた考え方
運行本数に関するご意見	地域の子どもの割合も参考に、運行本数を検討してはどうか。	• 年少人口と利用者数を整理（42ページ） • 運行本数の増減や運行間隔については、ご利用状況や地域の人口動態に応じて検討いたします。
	コロナ禍で減便した系統を元に戻す際、運行本数に対する利用者が多い系統、観光目的と通勤通学目的の両方の利用が多い系統から優先的に戻していくべき。	
	九条通や丸太町通などで、運行間隔を調整することで、大幅な増便をせずとも、満足度を高めることができる。	
	見直しに際しては、効率化と公平性の観点が必要。	
駅アクセスに関するご意見	駅アクセスの改善で、本数を増やさなくても、利用者増が期待できる。	• まちづくりの状況や利用者のニーズに応じて、駅へのアクセスの見直しを検討いたします。
	鉄道駅等間を直結するなど、駅接続に絞った系統があっても良い。	
券種に関するご意見	収入の確保のため、買い物利用者のための定期券を作れないか。	• ミドルユーザーの利用者には回数券等のご利用を想定していますが、今後の参考といたします。

第2回検討委員会での主なご意見

主な意見		今後に向けた考え方
混雑・観光に関するご意見	観光客と市民の棲み分けのためにも、鉄道とバスを上手く組み合わせたPRを進めてほしい。	• 引き続き、鉄道とバスを組み合わせたルート案内・周知を進めてまいります。 • 通学時間帯は通常便に加え増便も行うなど、便数を多くしていますが、ご利用が集中する便もあります。前後の便にご乗車いただく等、分散乗車の周知を図ってまいります。
	大学の授業前後のバスは、大学生だけで満員になり、住民が乗車できない。民間バスとの連携も含め、サービスを強化してはどうか。	
主なターゲットに関するご意見	高齢者が大規模病院への通院や買い物に使いやすい路線の検討が必要。	• 主な病院の立地と運行本数を整理 （46ページ） • 市バスは多様な都市活動を支える役割を担っています。より多くの方にご利用いただけるよう、各地域の人口やご利用状況、ニーズの変化等に応じて、路線・ダイヤの検討を進めてまいります。
	通勤・通学等日常生活での利用者の増加が必要。	
	観光利用に左右されず住民利用を基本に考えるべき。住民利用がどの程度あれば赤字にならないのか基準が必要では。	

第2回検討委員会での主なご意見

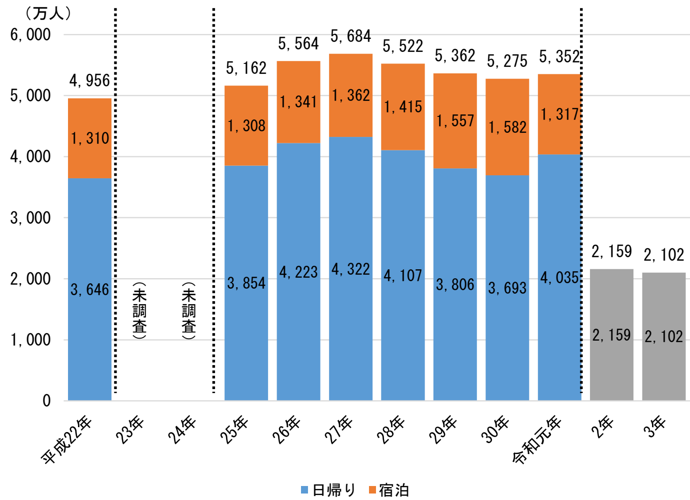
主な意見		今後に向けた考え方
その他の在り方に関するご意見	ネットワークの利用状況や、都心への所要時間等を含めて分析してほしい。エリアごとに有用な施策を検討し、局所的な改善案を今後の検討委員会で議論したい。IT活用も、市全体ではなく、一部のエリアに絞って先行導入もあり得る。	・ これまでの検討委員会での議論を踏まえ、現状と課題、今後に向けての検討の視点や方向性について、論点を整理しました。（別紙） ・ SDGsの観点や、市バスが京都のまちづくりを支える重要な交通インフラであることも踏まえ、路線・ダイヤの検討を進めてまいります。
	利用の少ないエリアでは多少の見直しを行うなど、改善すべき点は改善しながら、できるだけ現状維持していくことが必要。コストを削減しつつ、利用者と収入を増加させる施策メニューを案出いただき、この検討委員会で議論できると良い。	
	京都市の都市構造を踏まえた検討が必要。住みたい人が住み続けられるまちにすることへの言及が必要。	
	子育て世代に京都市を選んでもらうためには、子育て支援制度の充実を含め、住み続けたくなるサービスや制度が必要。	

02 観光輸送の在り方について

京都市の観光を取り巻く状況

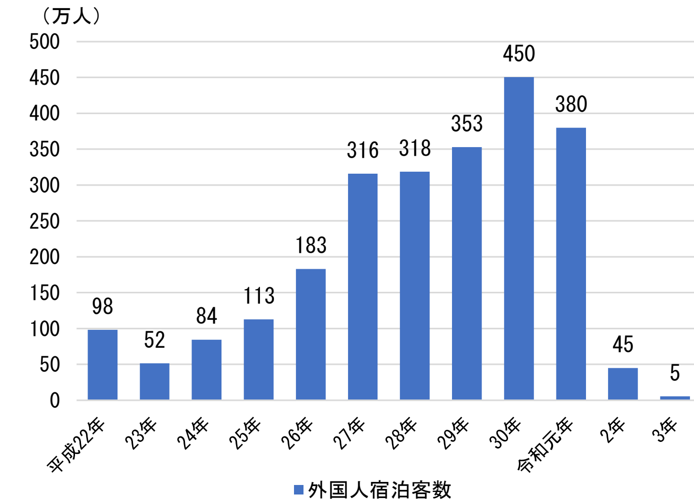
増加していた観光客がコロナ禍を受け激減

観光客数



出典:京都観光総合調査、観光客の動向等に係る調査
※平成22年以前と、平成30年以前と令和元年以降とはそれぞれ調査手法が異なるため、数値の単純比較はできない。
※令和２年および３年の観光客数は、宿泊客数を令和元年「京都観光総合調査」における宿泊率で割り戻す方法により、京都市で独自に推計した値で、時系列比較はできない。

外国人宿泊客数



以前の状況

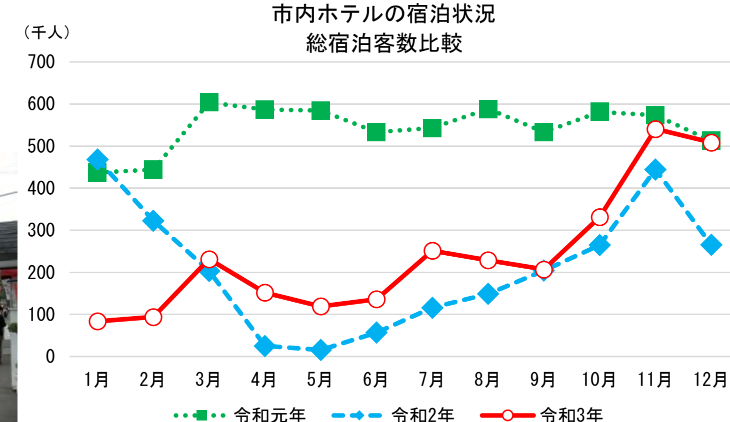


コロナ禍での状況
（令和3年5月）



コロナ禍による宿泊客数の激減

市内ホテルの宿泊状況
総宿泊客数比較



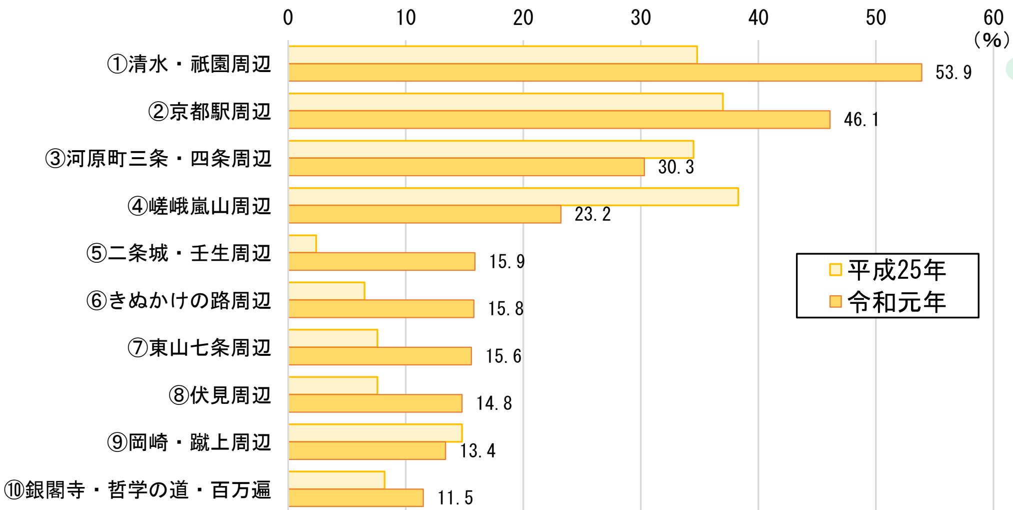
※月によって回答施設数が異なる
（令和元年と令和2年は58～68ホテルからの結果）
（令和3年は68～105ホテルからの結果）

出典:京都市観光協会データ月報

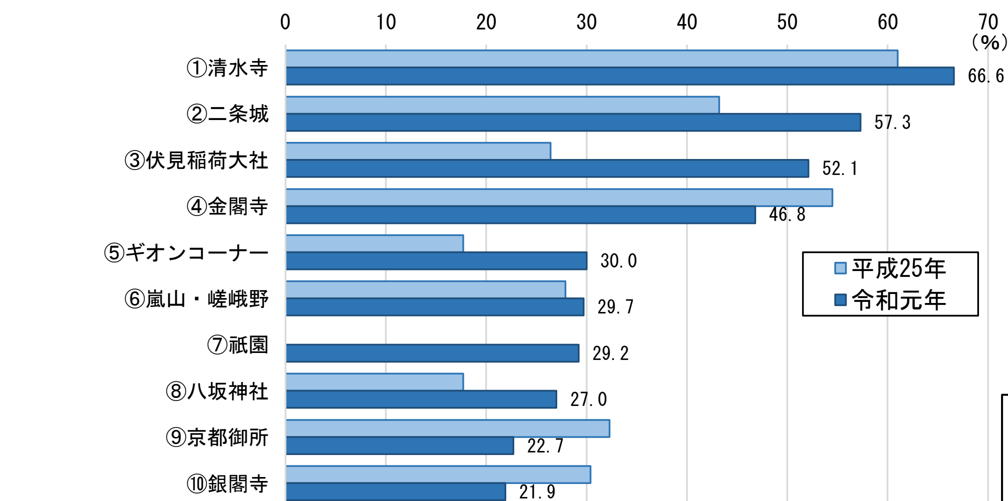
コロナ禍前（R1年）の状況

多くの観光客が祇園、清水寺、二条城、伏見稲荷大社を訪問

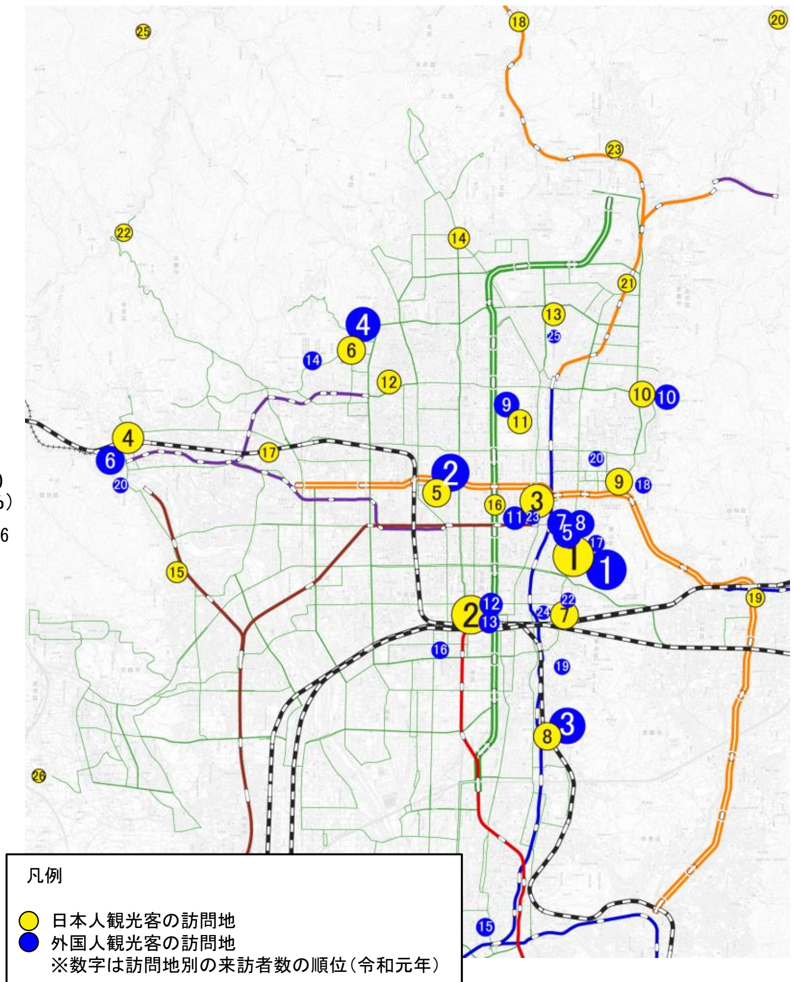
日本人の上位訪問地



外国人の上位訪問地



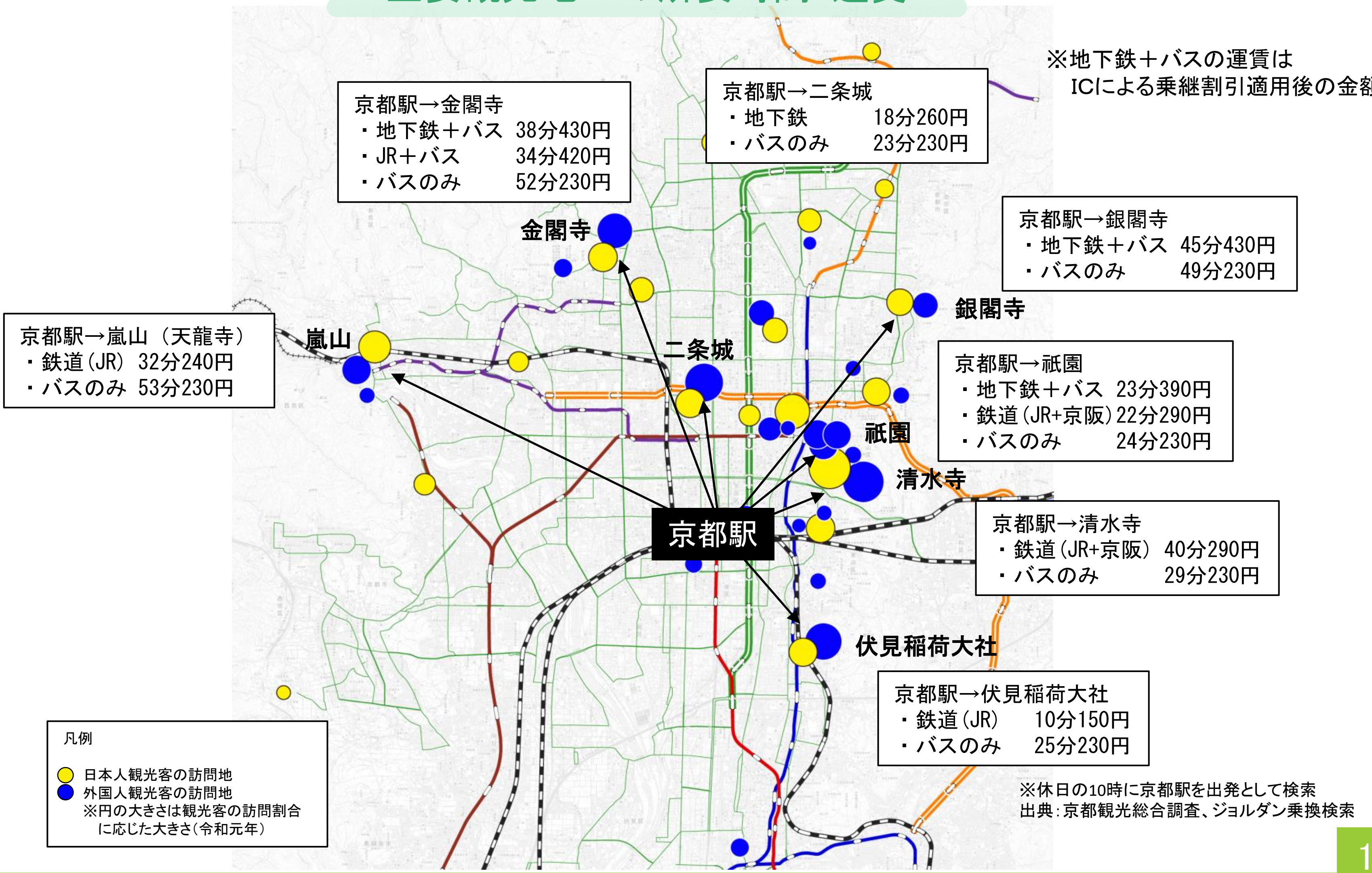
日本人／外国人観光客の訪問地



出典：京都観光総合調査

京都駅からは鉄道も活用した方が早く行ける観光地が多い
清水寺周辺はバスの方が早い

主要観光地への所要時間・運賃



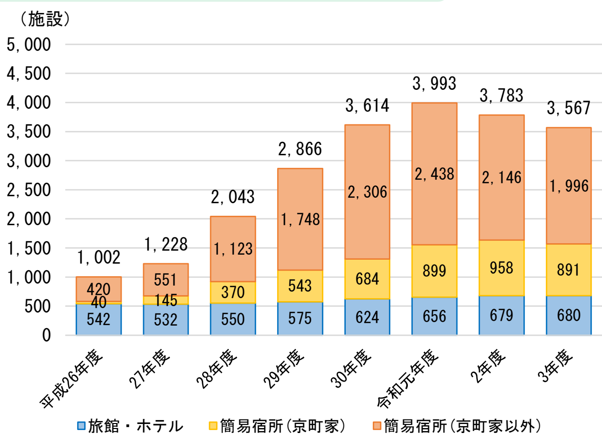
※休日の10時に京都駅を出発として検索
出典：京都観光総合調査、ジョルダン乗換検索

平成27年頃から宿泊施設の急増

＜インバウンド増加等により 外資系ホテルも開業＞

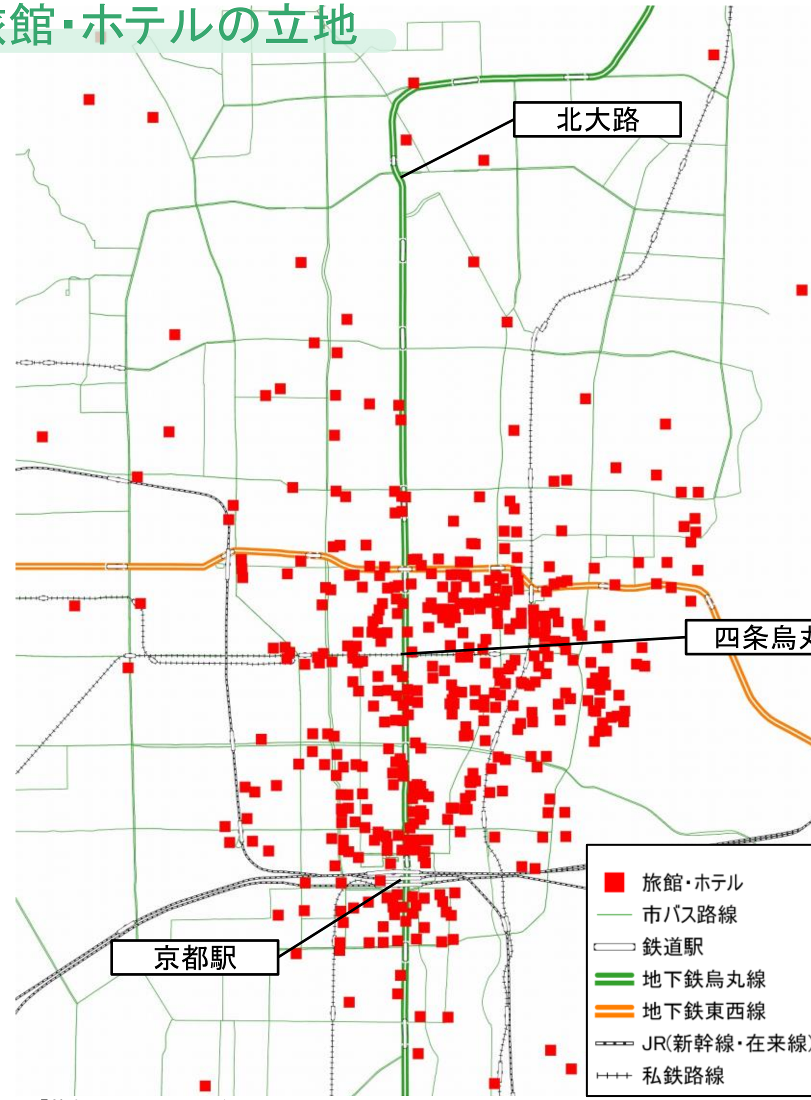
- 平成27年度から令和元年度にかけ宿泊施設は３倍以上に増加
- コロナ禍に入った令和２年度以降もホテルの数は増加
- 旅館・ホテルは、都心部を中心に市内各地に立地

宿泊施設数の推移



出典：京都市統計書（旅館業法に基づく許可施設数）

旅館・ホテルの立地



※「旅館・ホテル」のみを示している。
出典：京都市オープンデータ「旅館業法に基づく許可施設一覧」 令和4年4月末

京都観光振興計画2025

令和3年3月策定　計画期間：令和3年度～令和7年度

京都観光が目指す姿

- 市民の暮らしの豊かさの向上、地域や社会の課題解決、ＳＤＧｓの達成に貢献し、感染症や災害などの様々な危機や環境問題に対応していく持続可能な観光

2030年に実現を目指す5つのまちづくりと観光

- 市民生活と観光の調和が図られ、市民が豊かさを実感できる。
  - 一部観光地の混雑など、観光課題対策の強化等を実施
- あらゆる主体が京都の「光」を磨き上げ、観光の質を高める。
- 観光の担い手がより活躍し、観光・文化分野での起業・新事業創出が盛んになり、都市の活力向上や文化の継承に寄与する。
- 感染症や災害などの様々な危機に対応できる、しなやかで力強く、安心・安全で環境に配慮した持続可能な観光を実現させる。
- ＭＩＣＥ都市としての魅力を確立し、世界の人々が集い、多様性を認め合い、世界平和に貢献するまちになる。

評価指標

- 公共交通の混雑を経験した市民の割合
- 公共交通の利便性向上を感じた市民の割合
- 観光客の市内交通費（公共交通への貢献）
- 入洛時の公共交通利用割合
- 訪問時期の分散状況（月別繁閑差）
- 朝観光・夜観光の割合
- 「とっておきの京都」エリアや郊外の訪問地割合

観光目的での市バスのご利用状況

京都駅や四条大宮～五条坂等で観光目的の利用が多い

令和3年の観光目的での利用者数

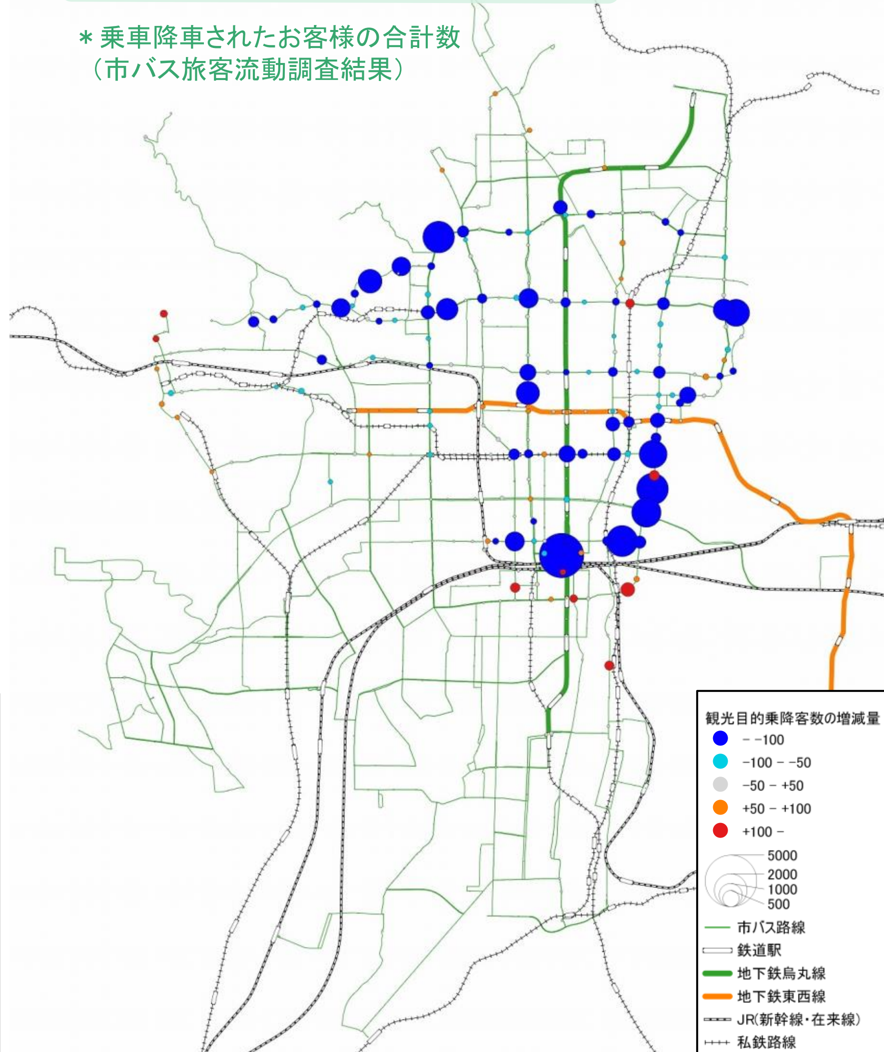
＊乗車降車されたお客様の合計数
（市バス旅客流動調査結果）



出典：令和3年旅客流動調査

平成24年からの変化

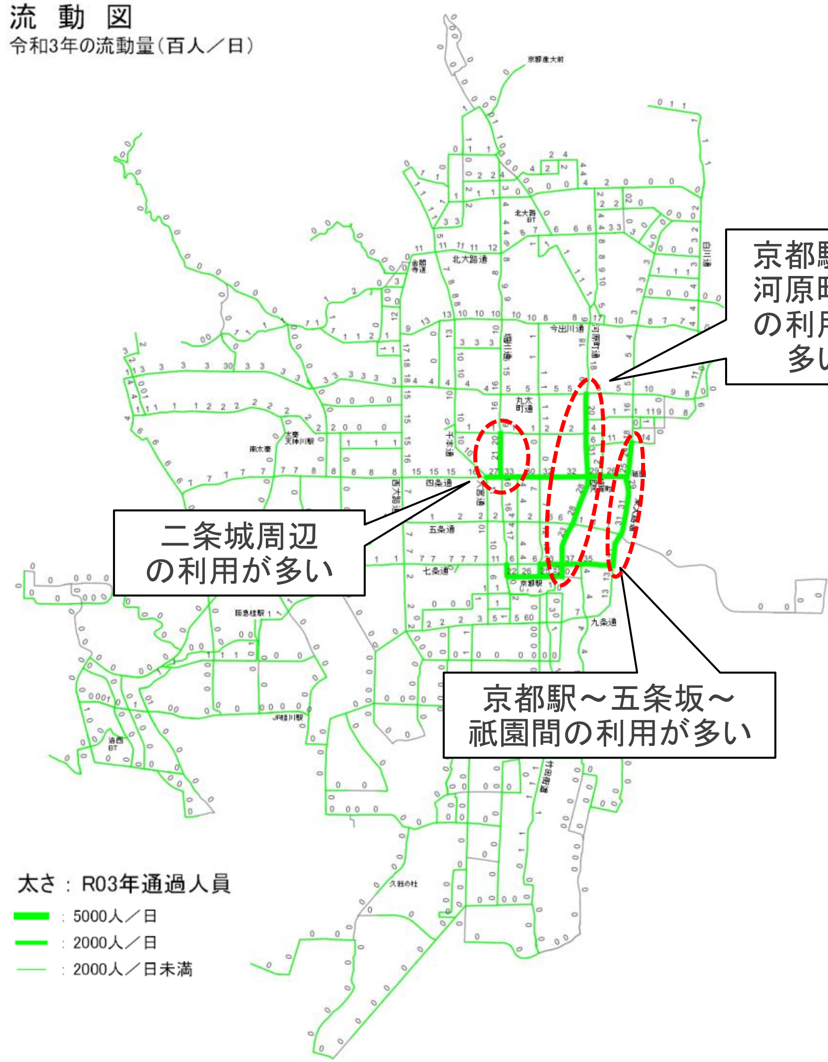
＊乗車降車されたお客様の合計数
（市バス旅客流動調査結果）



出典：平成24年、令和3年旅客流動調査

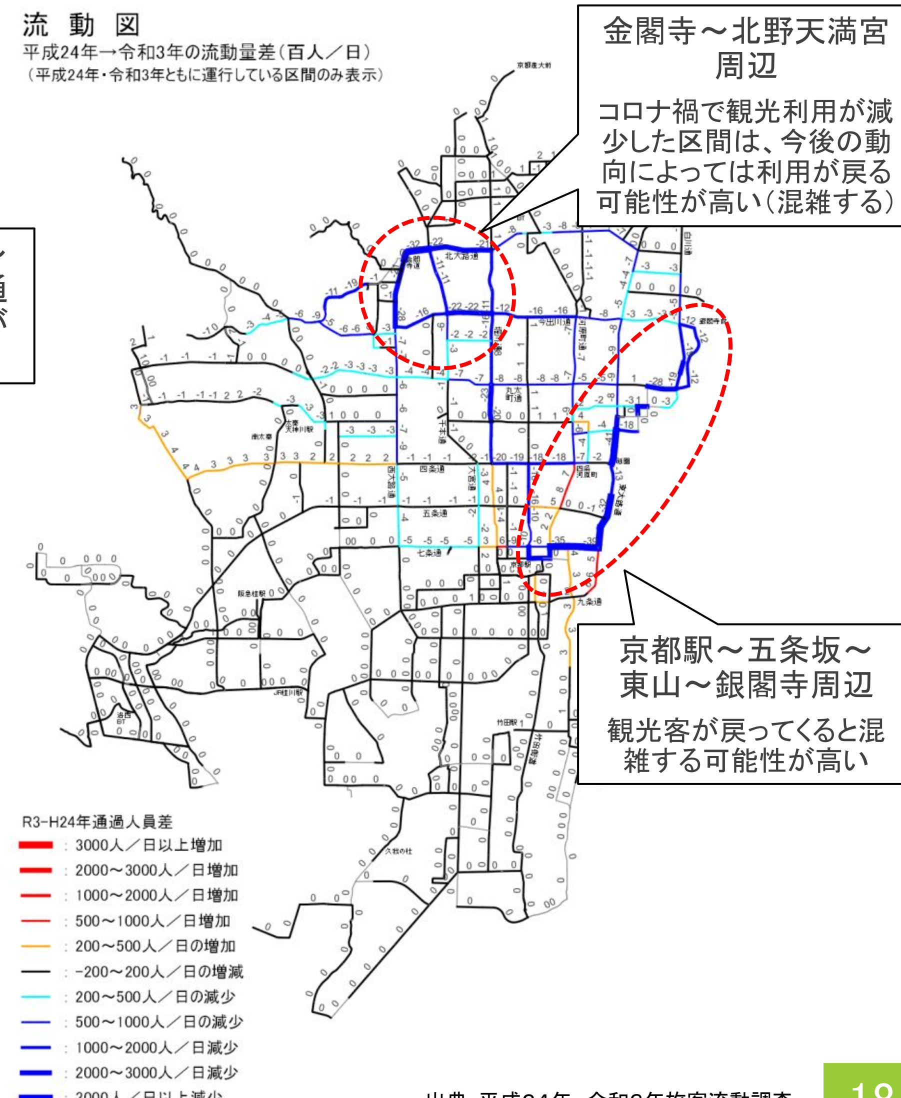
観光目的の移動はコロナ禍で大幅に減少

令和3年の流動



出典：令和3年旅客流動調査

平成24年からの変化

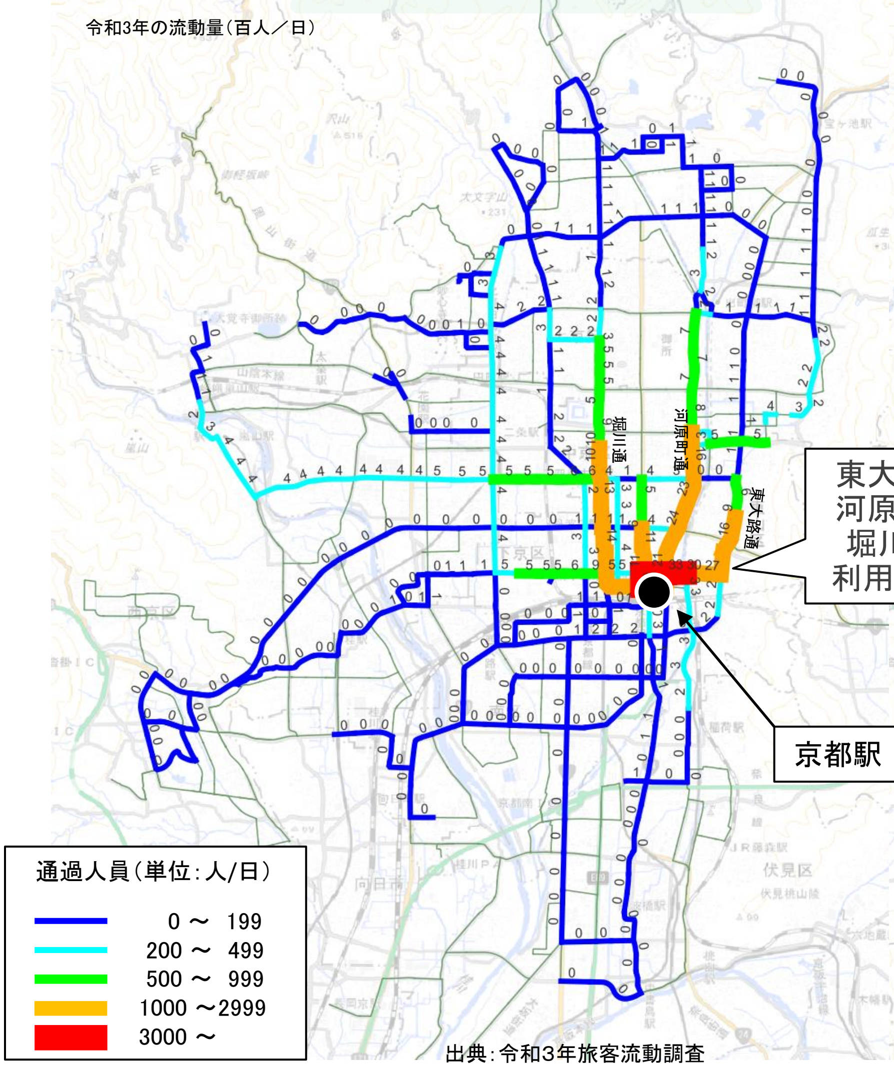


出典：平成24年、令和3年旅客流動調査

京都駅よりも北側（東大路通、河原町通、堀川通）で南北方向の移動が多い

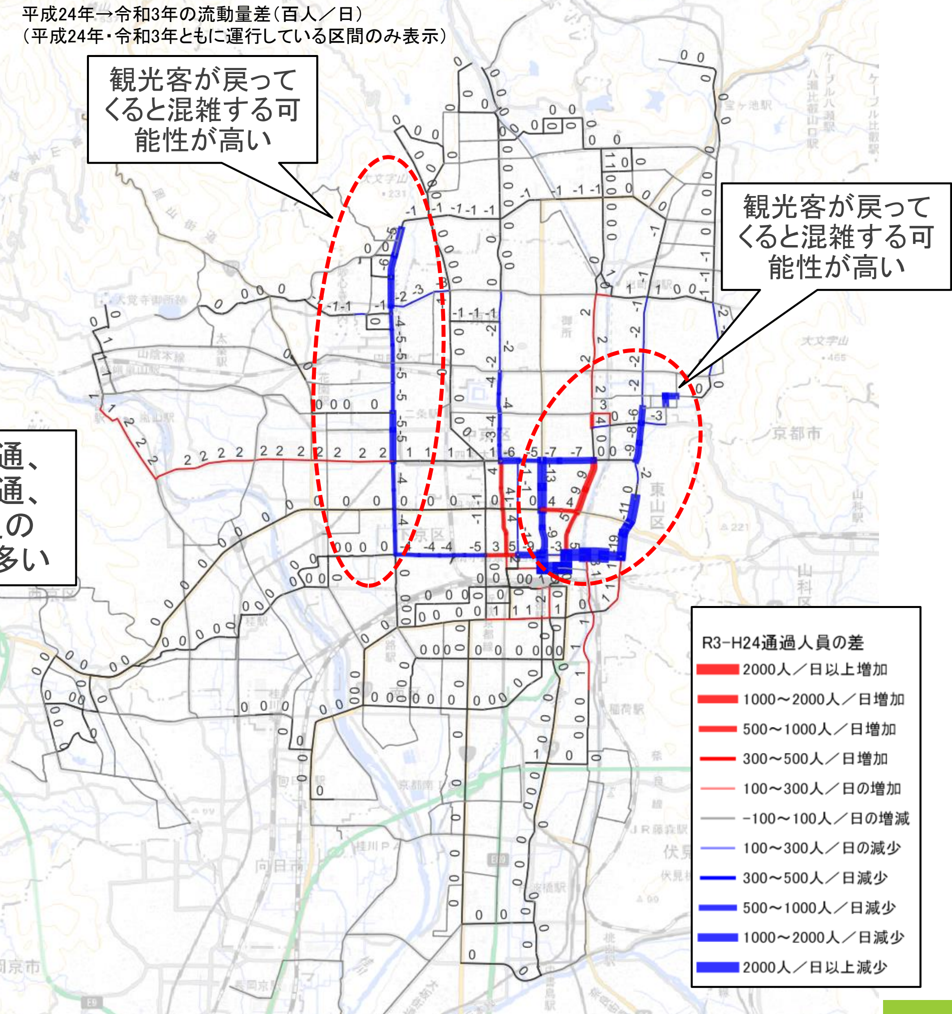
京都駅前、京都駅八条口、京都駅八条口アバンティ前での乗降

令和3年の流動



出典：令和3年旅客流動調査

平成24年からの変化

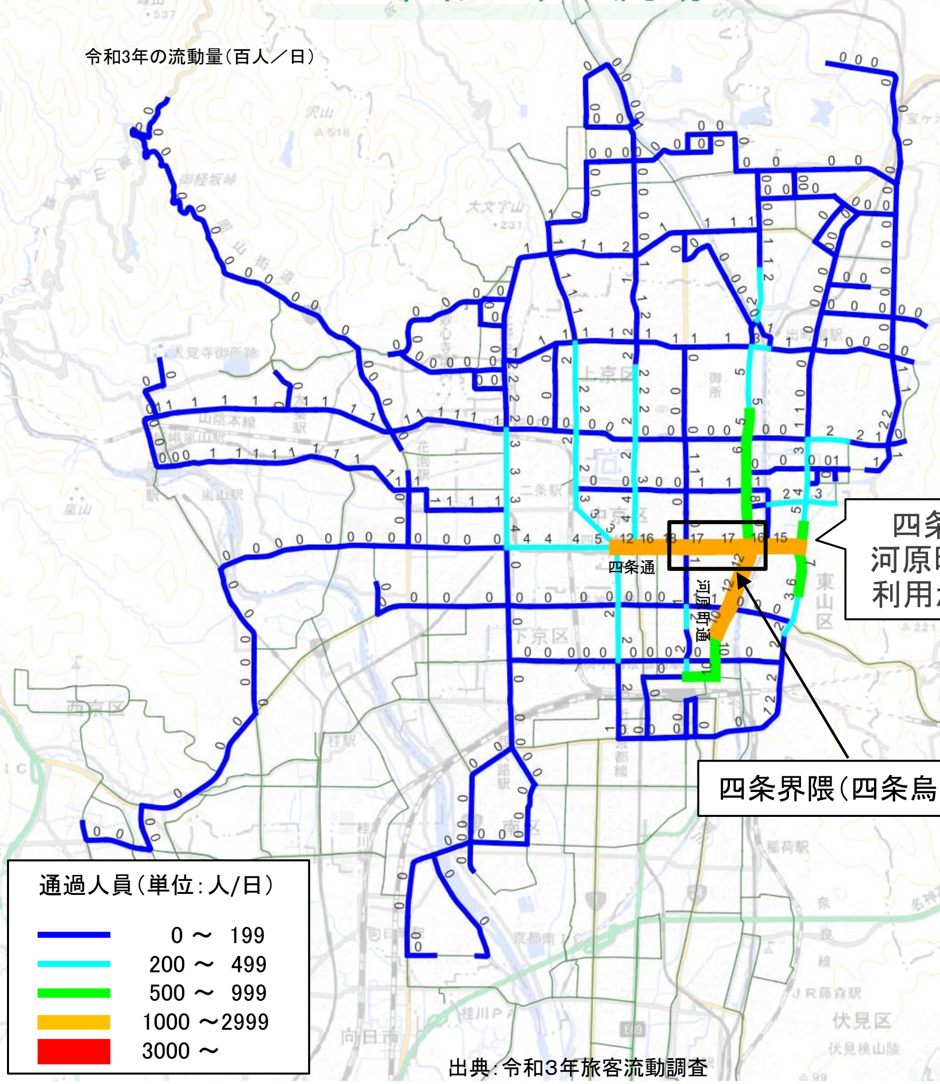


出典：平成24年、令和3年旅客流動調査

四条通の東西方向、河原町通や東大路通との南北方向での移動が多い

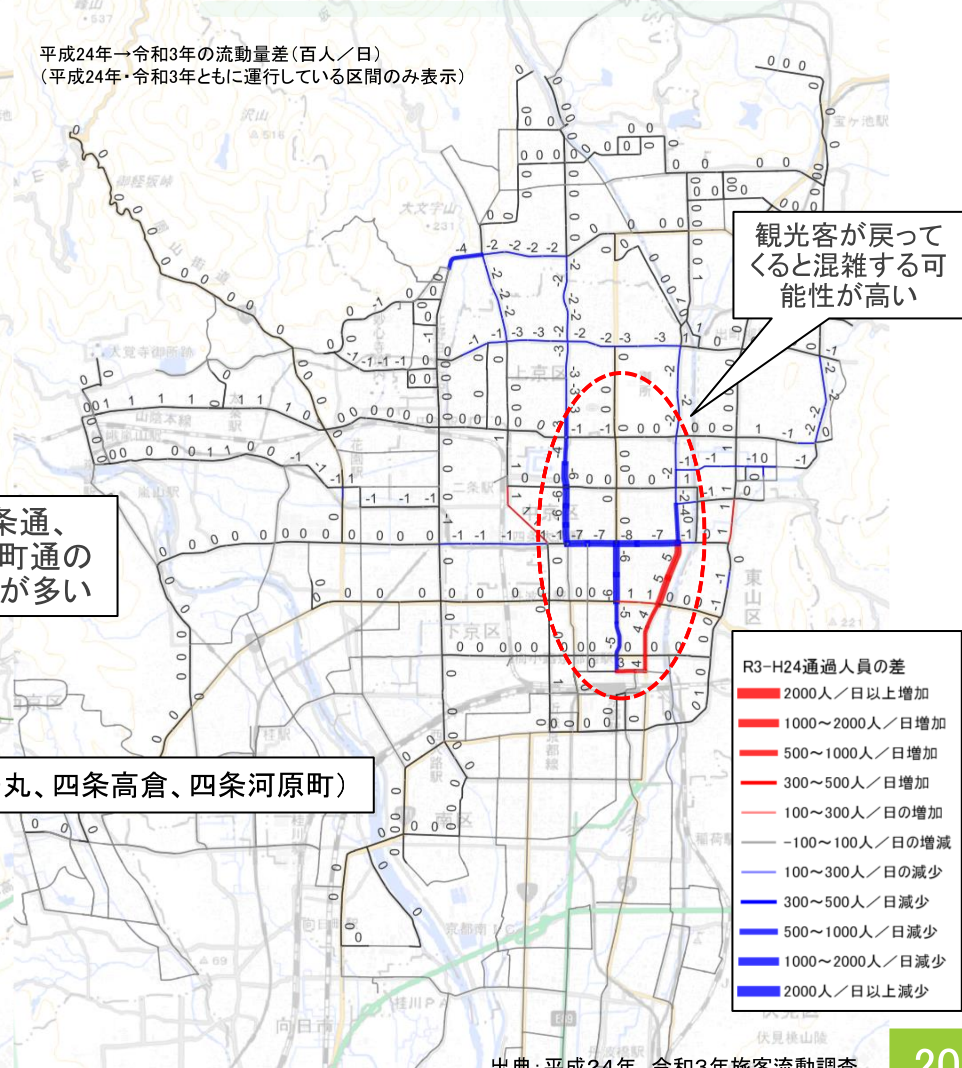
四条烏丸、四条高倉、四条河原町での乗降

令和3年の流動



出典：令和3年旅客流動調査

平成24年からの変化

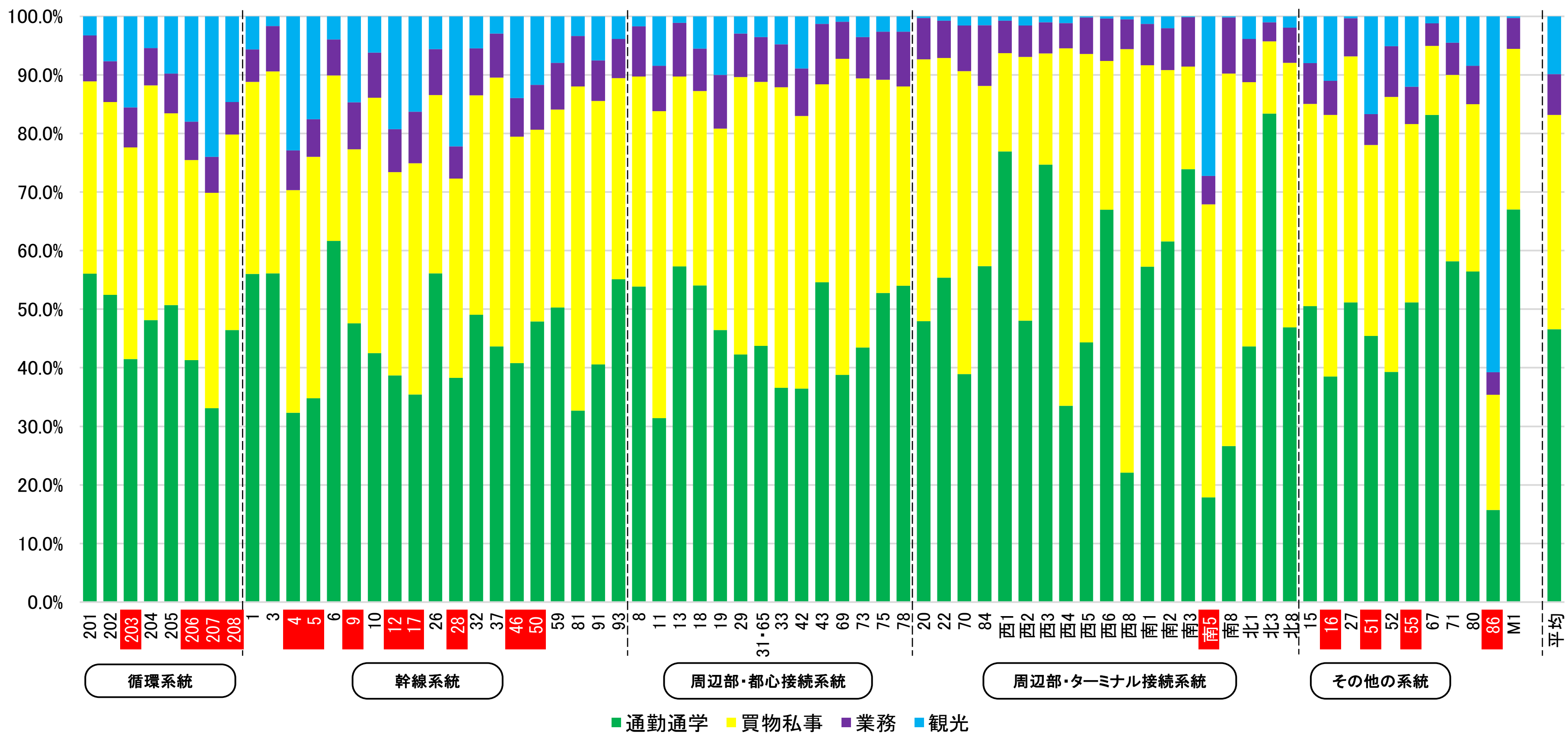


出典：平成24年、令和3年旅客流動調査

206、207、4、5、28、南5号系統等で高い観光目的割合

- 観光地を結ぶ86号系統で、観光目的割合が約6割と高い。
- 206、207号系統などの循環系統、4、5、9、12、28号系統などの幹線系統でも、観光目的割合が比較的高い。

系統別移動目的割合（R3年平日）



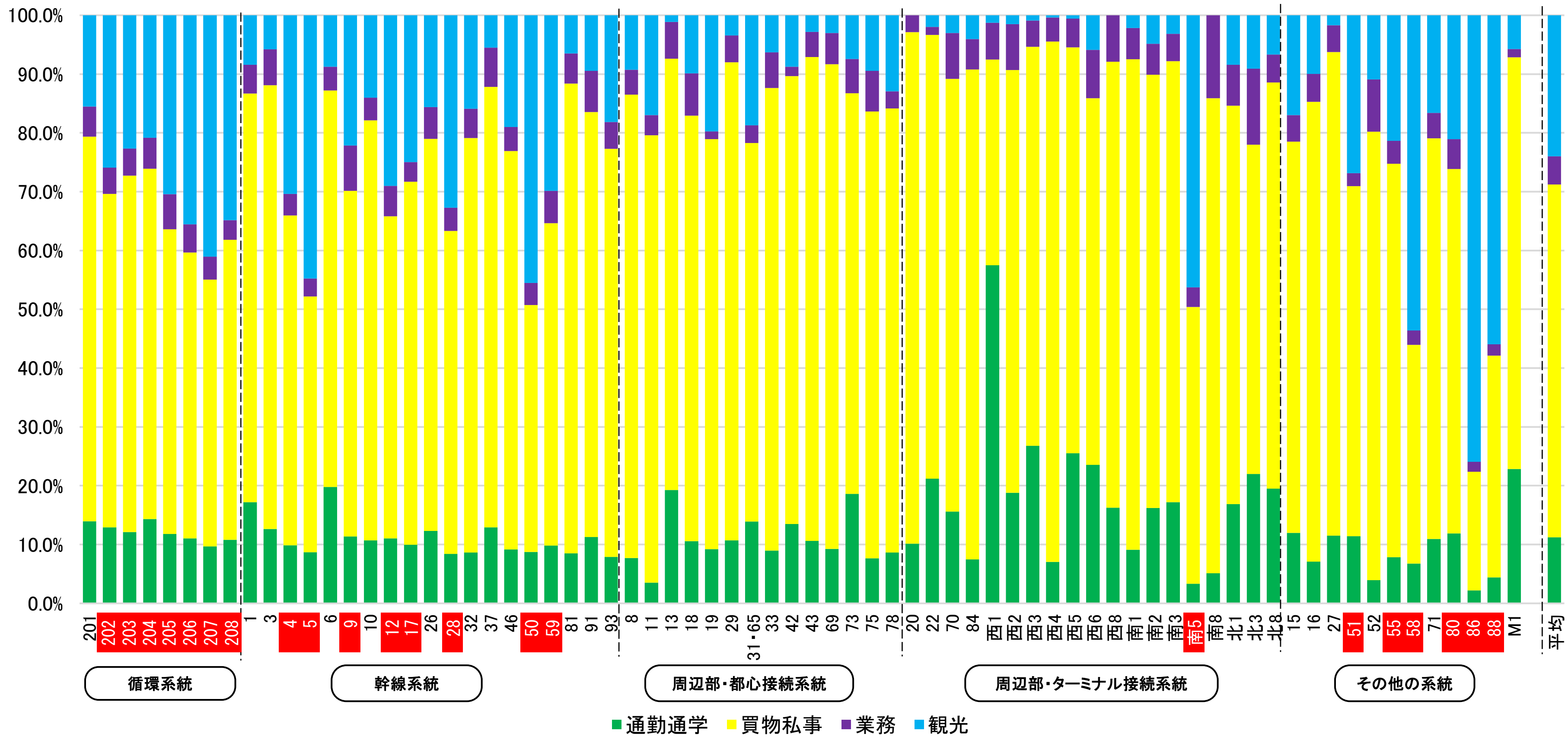
※観光割合が10%以上の系統を■で表示

出典：令和3年旅客流動調査

循環系統や観光（急行）系統の代替系統で高い観光目的割合

- 主要観光地を経由する205、206、207号系統などの循環系統や5、50、南5号系統など観光（急行）系統に並行する系統、土曜・休日ダイヤのみ運行する58、88号系統などで観光目的の割合が高い。

系統別移動目的割合（R3年休日）

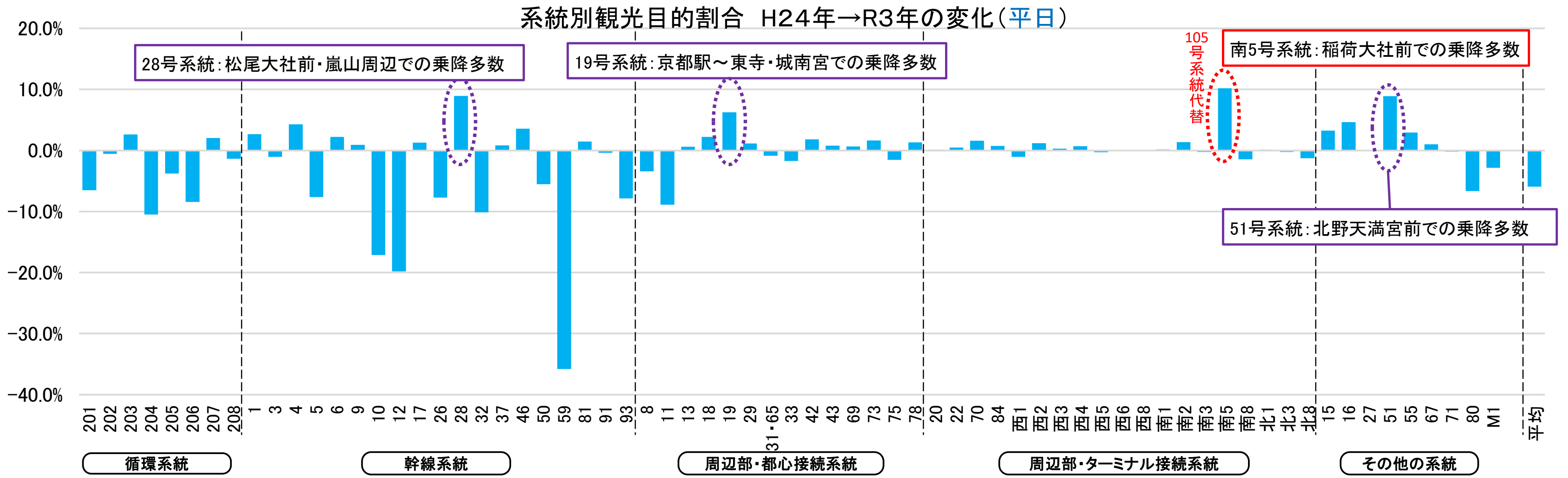


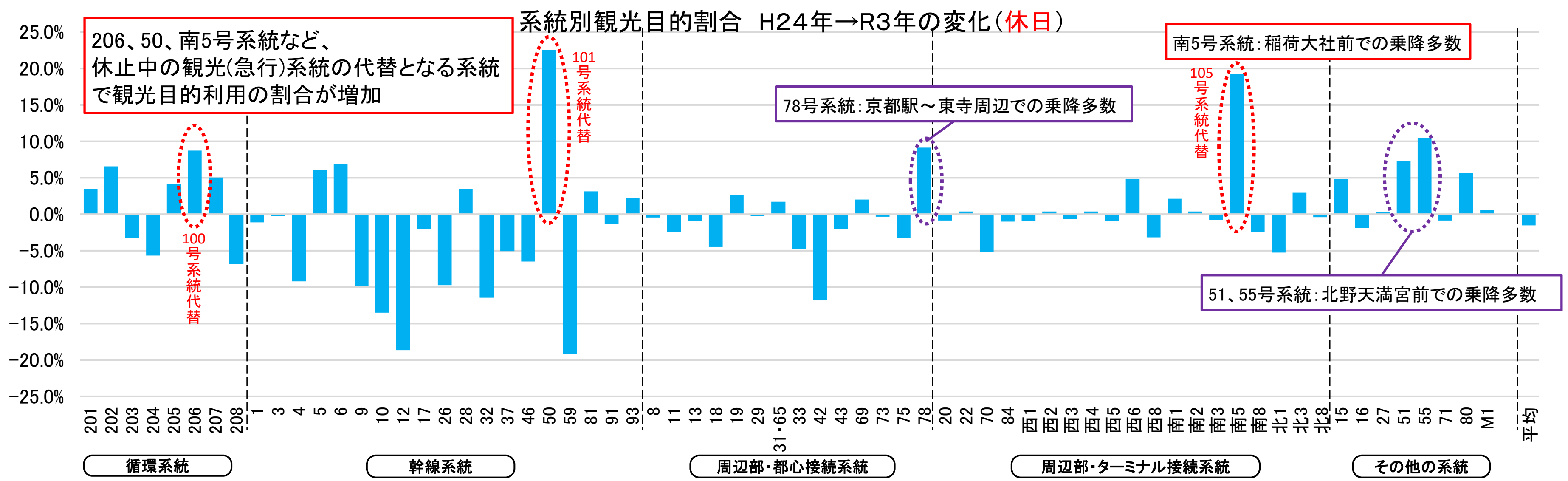
※観光割合が20%以上の系統を赤色で表示

出典：令和3年旅客流動調査

系統別の観光目的利用割合の変化

休止中の観光（急行）系統の代替となる系統で観光目的割合が増加





出典：平成24年・令和3年旅客流動調査

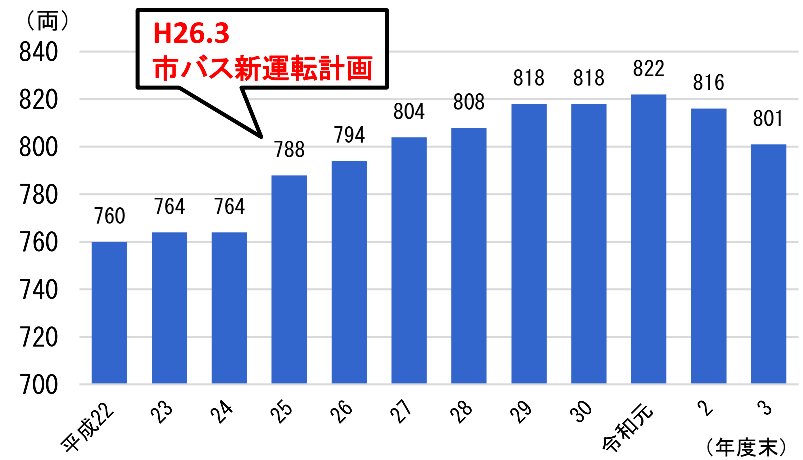
市バスの観光対策のこれまでの取組

お客様のご利用増を背景に、攻めの経営を推進

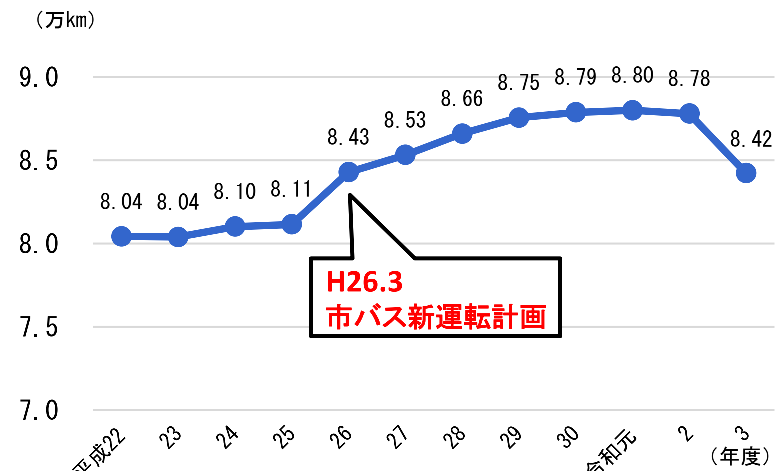
■ “攻めの経営”を推進
増車による路線新設や増便、ダイヤの充実

- 通勤・通学利用の増加や京都を訪れる観光客の増加にも支えられ、市バスのお客様数は増加
- 路線・ダイヤの充実とともに、経営状況も大きく改善
- バス待ち環境の向上や案内表示の多言語化など利便性向上を実施

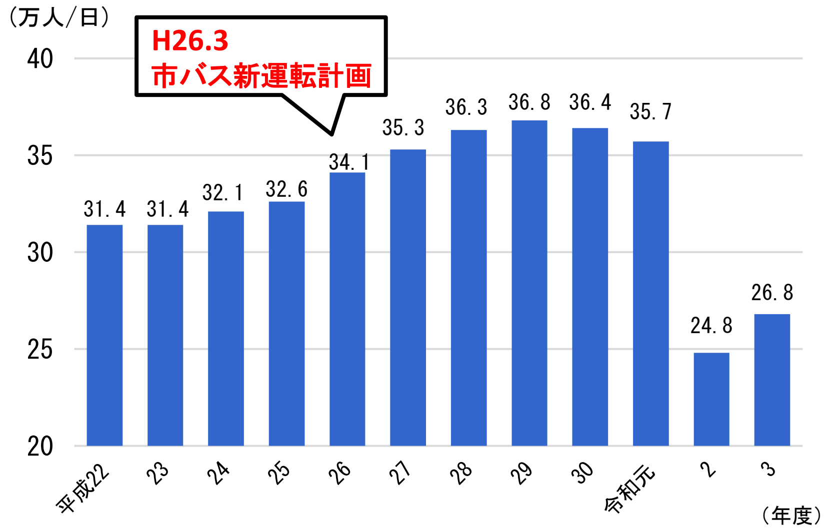
バス車両数



1日平均走行キロ数



市バスお客様数



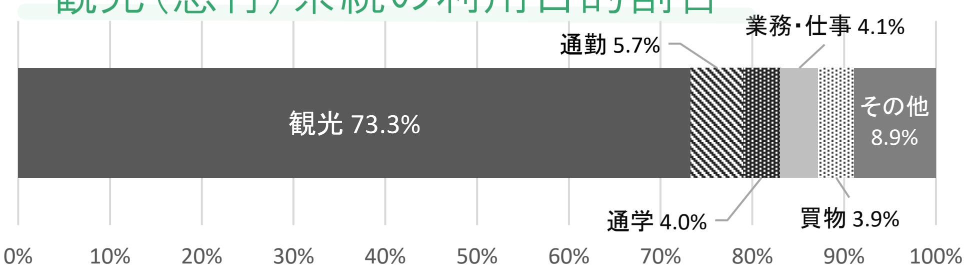
出典：京都市交通事業白書

京都観光に便利な観光（急行）系統を平成４年に新設 以降、系統の新設、ルートの変更、停車停留所の追加や増便で 観光地アクセスを増強

主な観光（急行）系統の運行間隔と運行開始時期

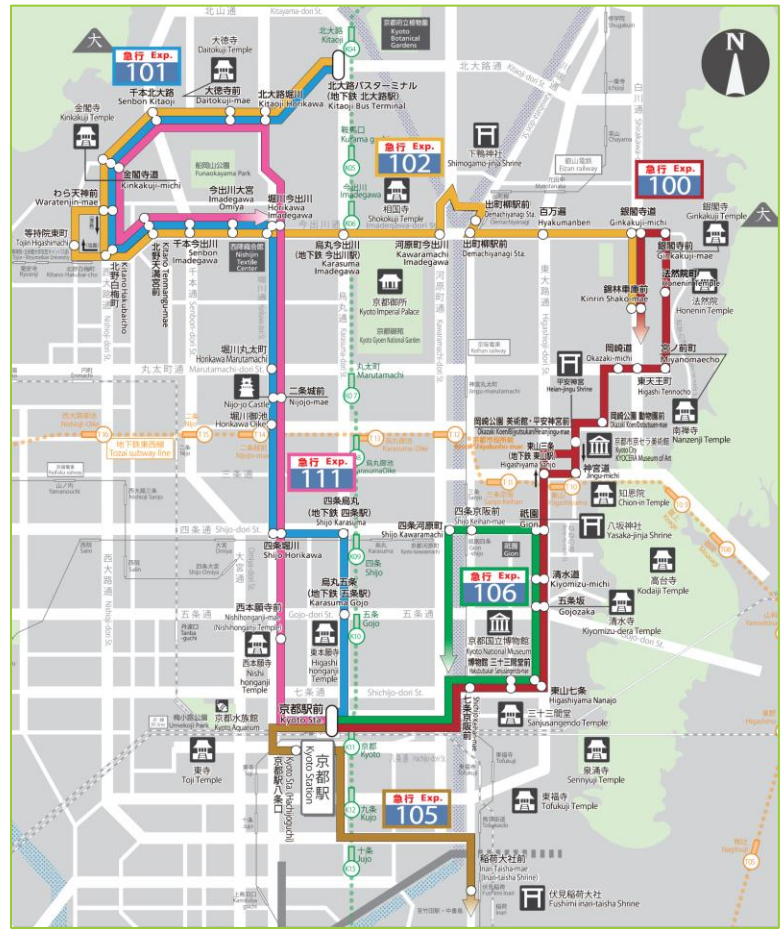
系　統	運行間隔	運行開始時期
100号系統	7～8分間隔	平成４年
101号系統	15分間隔	平成９年
102号系統	30分間隔	平成13年
105号系統	30分間隔	平成28年
106号系統	ご利用の多い時間帯に運行	平成28年
111号系統	ご利用の多い時間帯に運行	平成31年

観光（急行）系統の利用目的割合



出典：平成24年旅客流動調査　　※　割合は四捨五入により合計が100%にならない場合がある。
（100号系統・101号系統・102号系統の合計の利用目的の割合）

観光（急行）系統路線図
（令和３年３月ダイヤ改正時点）



※　観光（急行）系統は現在運休中

訪日外国人をはじめ京都を訪れる旅行者の急増等により発生した車内混雑に対し、輸送力強化等の混雑対策を実施

①　輸送力の強化

■ 路線・ダイヤの拡充（平成26年3月～）
- 積極的な増車で主要系統の増便や系統の新設
- 土休日のみ運行していた系統の平日運行化　　など

【主な取組内容】
・100号、101号系統などの観光（急行）系統の増便
・5号、59号系統などの幹線系統の増便
・204号、205号、206号、207号系統などの循環系統の増便
・86号系統、111号系統を平日にも運行

コロナ禍前までの系統数と車両数の変化

平成24年		令和元年
764両	＋58	822両
74系統	＋ 8	82系統

■ ラッシュ型車両の導入（平成23年度～）
座席を減らし、より多くのお客様が乗車できるよう通路を広くしたラッシュ型車両を導入


ラッシュ型車両（車内）

■ 停留所状況確認システムを活用した機動的な臨時バスの運行（平成29年3月～）
カメラで停留所の混雑状況をリアルタイムで確認し、臨時バスをタイムリーに運行
設置箇所：京都駅前、四条河原町、清水道、金閣寺道、銀閣寺道、祇園など

②　市バスから地下鉄への利用促進

■ 京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”による案内活動（平成27年10月～）

語学堪能な学生スタッフを京都駅前、四条河原町、五条坂、金閣寺道等に配置し、ルート案内のほか、混雑する系統の分散乗車などを案内

【特色】
- 最大で８箇国語（令和4年7月末現在）に対応
- お客様に積極的に笑顔でお声掛けを行い、地下鉄を組み合わせた最適なコースや手ぶら観光カウンター、コインロッカーの利用も積極的にご案内



京都駅前バスターミナルでのご案内

■ 地下鉄・バス１日券の積極的なＰＲ（平成30年3月～）
- ＪＲ西日本等の民間事業者とも連携したＰＲ
- 京都バスと連携して大原方面へのルート（地下鉄国際会館駅→京都バス）をＰＲ、観光地と移動経路の分散化を推進



地下鉄・バス1日券、バス1日券の発売額（小児は半額）

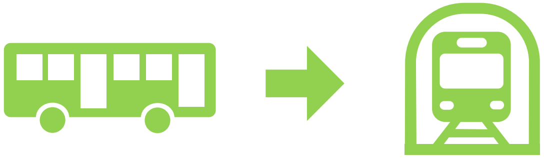
発売時期	地下鉄・バス1日券　※1	バス1日券　※2
～平成30年3月16日	1，200円	500円
平成30年3月17日～	900円	600円
令和3年10月1日～	1，100円	700円

※１　平成３０年３月１６日までは京都観光一日乗車券　　※２　平成３０年３月１６日までは市バス・京都バス一日乗車券カード

■ 市バスから地下鉄への無料乗継（東山三条：平成17年5月～、金閣寺道：平成30年4月～）
- ゴールデンウイークと秋の観光シーズンに、京都駅へお帰りになるお客様を対象に、東山三条、金閣寺道において、車内混雑緩和を図るために実施
- 地下鉄を活用して快適に移動いただくとともに，先の停留所でお待ちのお客様が市バスに乗車しやすい環境を創出

無料乗継利用実績（令和元年度）

	ゴールデンウィーク	秋の観光シーズン
東山三条	５，２２４人	１３，２８５人
金閣寺道	２，９０３人	４，９５５人



バス約**440台分**相当のお客様が、市バスから地下鉄乗継を利用

※１台６０人想定

③　手ぶら観光の普及促進

■ 航空機内や空港リムジンバス等でのＰＲ（平成30年11月～）

キャリーバック等を配送する手ぶら観光カウンターや、地下鉄を上手に利用した観光を案内するリーフレット等を作成し、民間事業者と連携して関西国際空港や大阪国際空港からお越しになる観光客にＰＲを実施



④　乗降時間の短縮・生活と観光の棲み分け等

■ **前乗り後降り方式の導入**（平成31年3月～）

バスの停車時間の短縮や、車内での移動をスムーズにすることを目的に、100、101、102号系統等に前乗り後降り方式を導入

※ 令和３年度に均一運賃区間の全系統への拡大について着手することとしていたが、１０億円を上回る事業費が見込まれることから、延期



京都駅前での乗車の様子

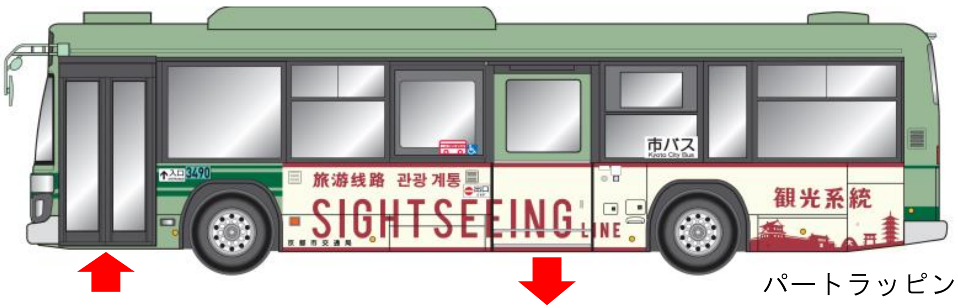
■ **観光（急行）系統車両の分かりやすさの向上**（平成31年3月～）

観光のお客様には、生活系統ではなく観光に便利な系統のご利用を推奨するため、観光（急行）系統であることが一目で識別しやすいヘッドマークやパートラッピング（100、101、102号系統の専用車両のみ）を導入





観光系統ヘッドマーク



乗車口
降車口
パートラッピング車両

■ 大型手荷物対応車両の導入（平成31年3月～）

キャリーバッグ等の大型手荷物を車内に持ち込まれるお客様が多かったことから、バス車内の座席を一部撤去し、大型手荷物がおけるスペースを確保した車両を導入



観光(急行)系統
→大型キャリーバッグ約６個分のスペース



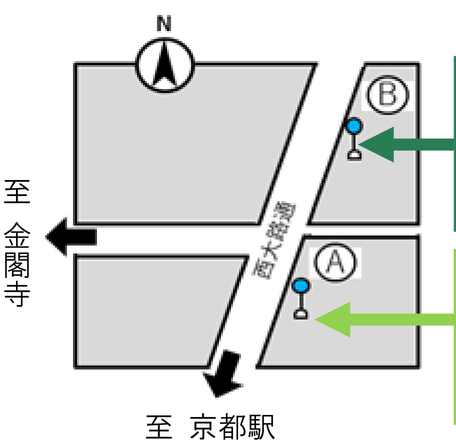
生活系統
→大型キャリーバッグ約２個分のスペース

大型手荷物対応車両数

系　統	平成30年度	令和元年度	累　計
観光(急行)系統(100番台)	2両	12両	**14両**
生活系統	42両	20両	**62両**

■ 金閣寺道停留所における生活系統と観光(急行)系統ののりばの分離（平成31年3月～）

ゴールデンウイークと秋の観光シーズンに日常利用と観光利用の棲み分けを図るため、金閣寺道の京都駅方面停留所（南行）を、生活系統と観光(急行)系統に分離



臨時

≪観光(急行)系統≫
- ■ １０１号系統（二条城、京都駅行き）
- ■ １０２号系統（京都御所、銀閣寺行き）
- ■ １１１号系統（二条城、京都駅行き）

既設

≪生活系統≫
- ■ ２０４号系統（銀閣寺行き）
- ■ ２０５号系統（京都駅行き）
- ■ 特Ｍ１号系統（立命館大学行き）



金閣寺道停留所でののりばのご案内

これまでの混雑対策

⑤　民間事業者との連携

■ 京都バスとの連携事業（令和元年11月～）

● 京都バスによる増便

秋の観光シーズンにおいて、市バスによる増便や臨時運行に加え、京都駅と東山エリアの輸送力強化を図るため、京都バスによる増便を実施

● 大原地域へのアクセス強化

京都駅から大原地域へのアクセスについて、観光のお客様に向け、地下鉄・バス一日券を活用して、地下鉄と京都バスを組み合わせたご案内を実施



路線図

■ ＪＲ西日本との連携事業（令和元年11月～）

● 京都駅一極集中から他の鉄道駅への誘導

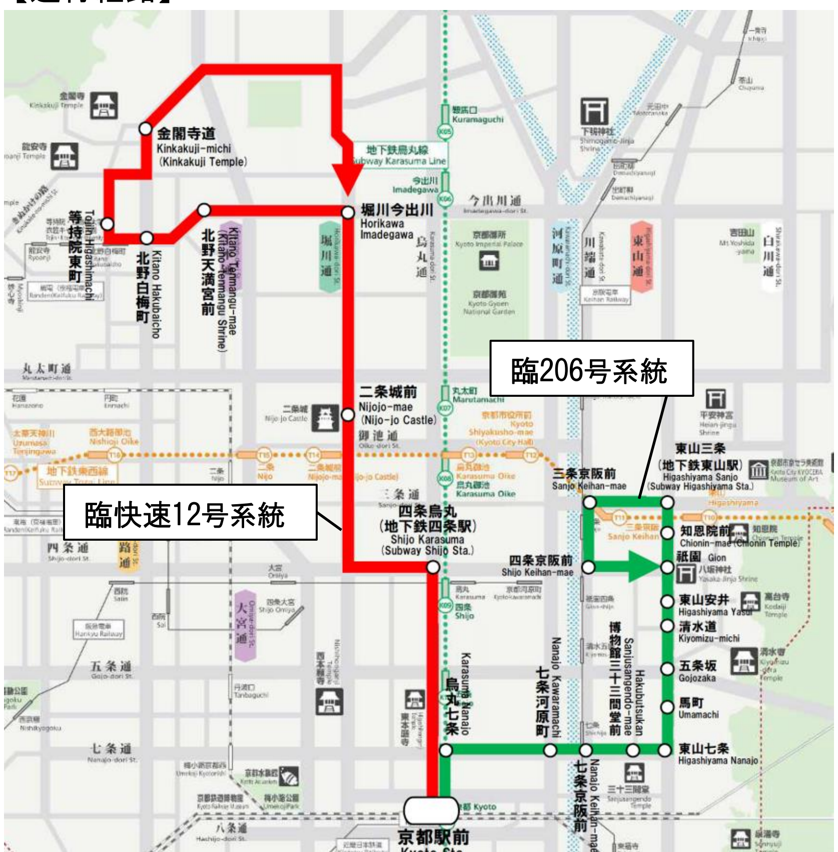
ＪＲ西日本と連携し、ＪＲ京都駅構内にて交通局職員や京都市バス“おもてなしコンシェルジュ”などによる、地下鉄やＪＲ山科駅への案内誘導を実施


ＪＲ京都駅構内でのご案内

コロナ禍においても、多客が見込まれる際には、現有の輸送力での混雑対策を実施

春や秋の観光シーズンなど観光のお客様のご利用が増加する場合は、既設の系統の増便に加え、臨時バスを運行して混雑を緩和

【運行経路】



京都駅から東山方面への臨時バス（臨２０６号系統）

【最大運行回数】
京都駅前から祇園方面　39回／日
祇園から京都駅前方面　35回／日

※京都駅前～祇園間は、既設の206号系統等と合わせ、
ピーク時は3～4分間隔で運行



←京都駅から出発する時の表示
（206号系統と異なる表示とすることで乗り間違えを防止）



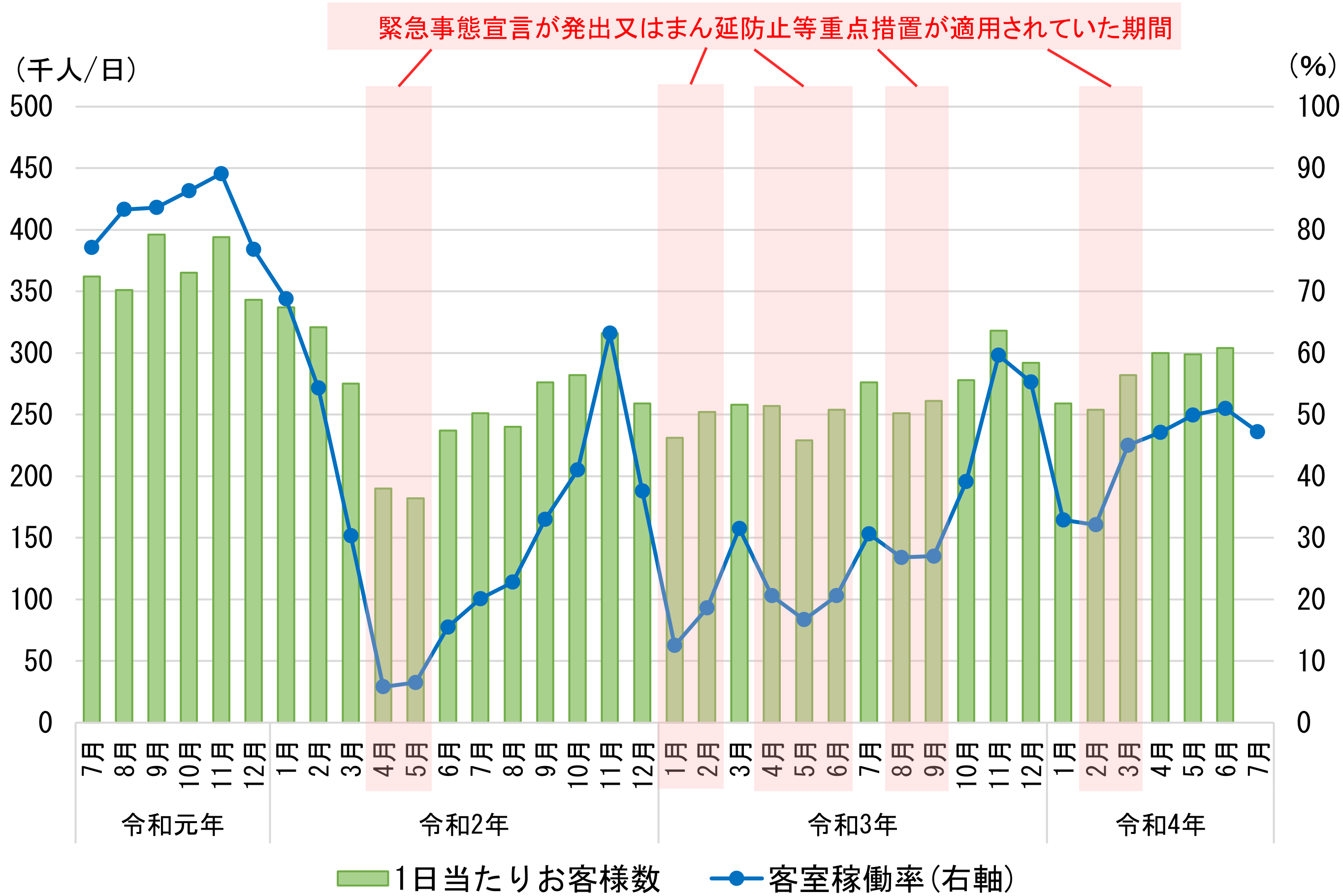
←京都駅へ向かう時の表示
（206号系統と同じ表示とすることで分かりやすさを向上）

京都駅から二条城・北野天満宮・金閣寺方面への臨時バス（臨快速１２号系統）

【最大運行回数】
9回／日

今後の観光の見通し

回復傾向にあるが、コロナ前の水準には達していない



緊急事態宣言：令和2年4/16～5/21、令和3年1/14～2/28、4/25～6/20、8/20～9/30
まん延防止等重点措置：令和3年4/12～24・6/21～7/11 8/2～8/19、令和4年1/27～3/21

出典：京都市観光協会データ月報

令和6年以降に、外国人観光客数の回復見込み

■ 海外旅行経験者の「次に海外旅行したい国・地域」1位は日本

- 株式会社日本政策投資銀行（DBJ）と公益財団法人日本交通公社（JTBF）が、アジア・欧米豪12地域の海外旅行経験者を対象に実施したアンケート調査に基づく。
- アジア居住者の67%、欧米豪居住者の37%が、「次に海外旅行したい国・地域」に日本を挙げている。

日本交通公社　訪日市場の動向に関する研究2022　https://www.jtb.or.jp/research/22-01-002/

■ アジアでの国際観光客数の回復は、2024年以降との予測が多い。

- UNWTO（国連世界観光機関）の専門委員会によると、国際観光客数の回復見通しについての専門家の意見として、アジア太平洋は、2022 年（令和4年）から回復するという見通しもあるものの、80%近くは 2024 年（令和6年）以降と予測しており、世界の観光市場の中で回復が遅れる地域として捉えられている。

観光白書　令和4年版 P.90　https://www.mlit.go.jp/statistics/content/001512920.pdf

■ 入国者総数の上限撤廃等、10月11日以降の水際対策の緩和

- 令和4年10月11日以降の水際対策の見直しについて政府が発表。（令和4年9月26日）
  - ◆ 外国人の新規入国制限の見直し（パッケージツアー限定措置等の解除）
  - ◆ 査証免除措置の適用再開
  - ◆ 入国者総数の管理の見直し（１日50,000人の上限の撤廃）
  - ◆ 空港・海港における国際線受入の再開　　等

内閣官房HP：水際措置の見直しについて　https://corona.go.jp/news/pdf/mizugiwataisaku_minaoshi_20220926.pdf

ポストコロナに向けた環境整備が検討されている

観光白書（令和4年版）

■ 公共交通利用環境の革新

- 訪日外国人旅行者のストレスフリーな交通利用環境の実現
  - ◆ 多言語対応、Wi-fiサービス、トイレ洋式化、キャッシュレス決済対応
- 訪日外国人旅行者が安心して利用できる公共交通利用環境の実現に向けた取組
  - ◆ 鉄道のネット予約・チケットレス化、日本版MaaS、バス系統ナンバリング、タクシーサービス充実
- 手ぶら観光の推進　等

■ 「地方創生回廊」の完備

- 日本版 MaaS の推進及び企画乗車券の造成・販売の促進
  - ◆ 公共交通機関のデータ化、キャッシュレス化、AIオンデマンド交通、グリーンスローモビリティ、シェアサイクルや電動キックボード等のパーソナルな移動環境の整備等により、観光地の移動手段の確保・充実等を通じた観光周遊や観光消費の増加を促進する。
  - ◆ 訪日外国人旅行者の国内での移動を円滑化するため、訪日外国人旅行者向けの企画乗車券について、利便性向上に向けた検討を行う。
- 地域の多様な主体の連携による観光地までの交通アクセスの充実・創出の推進
- 自家用有償旅客運送の活用　等

出典：観光白書　令和4年版

03

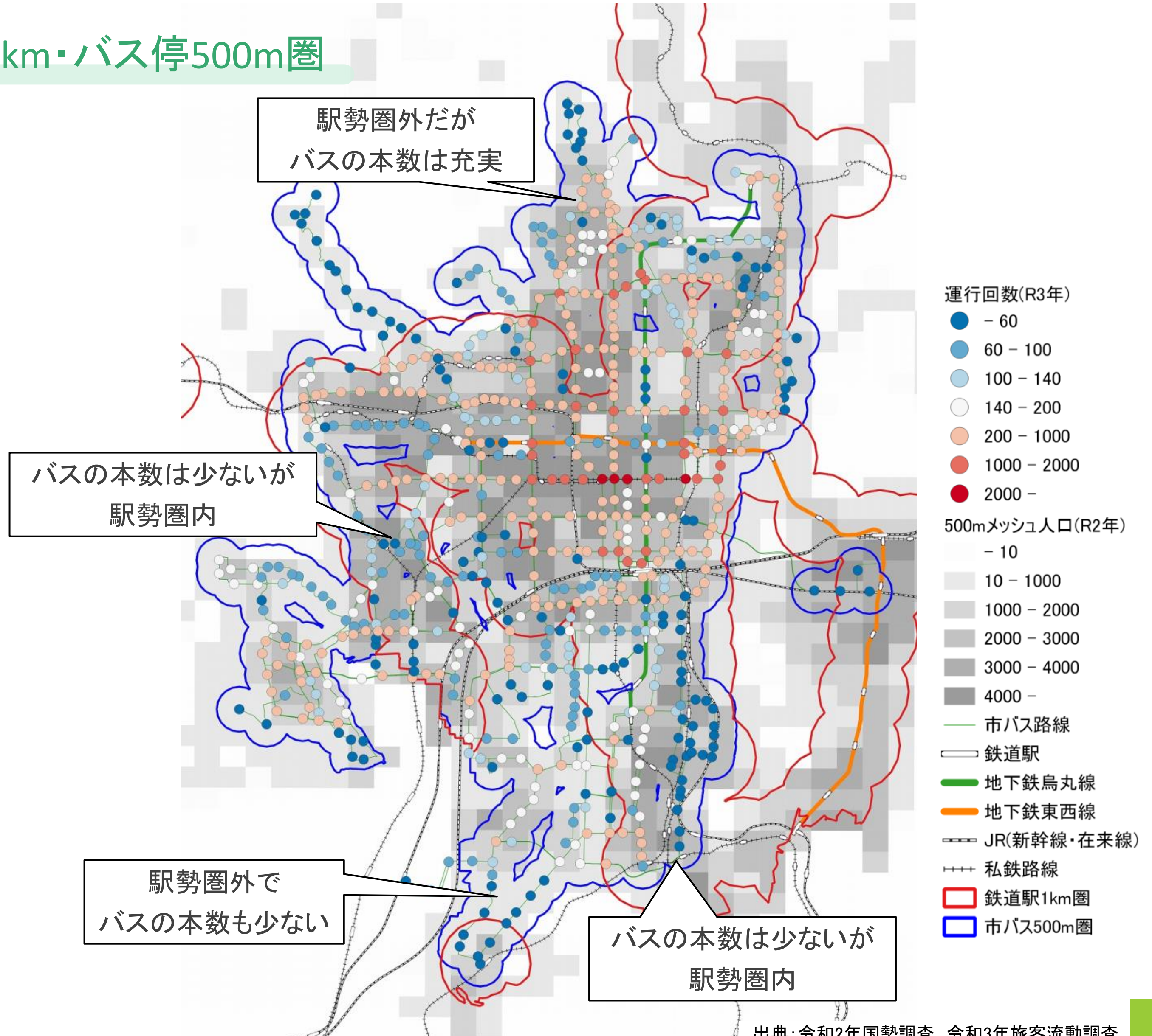
市バス
路線・ダイヤの
現状分析
（追加分析）

バス停圏域と駅の圏域の関係

鉄道駅からは遠く、バスの運行本数が少ない地域もある

市バス運行回数と駅1km･バス停500m圏

＊運行回数は各停留所を発車する回数

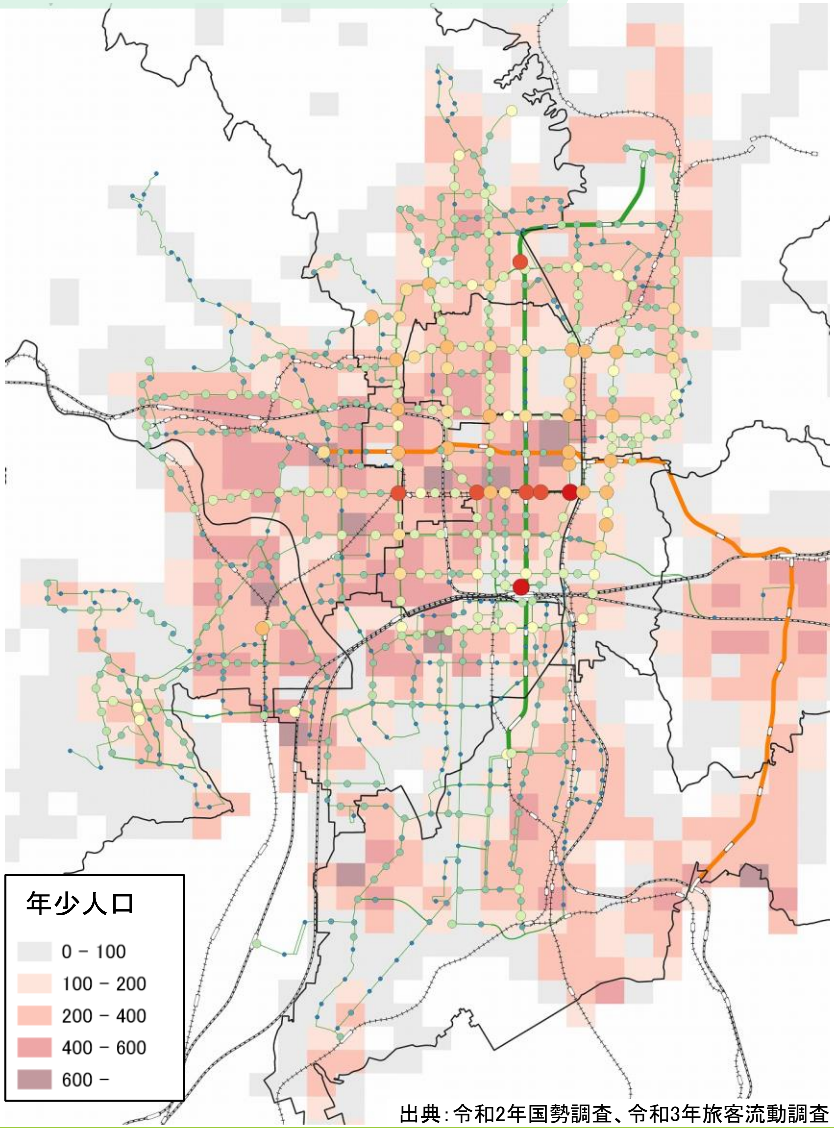


出典：令和2年国勢調査、令和3年旅客流動調査

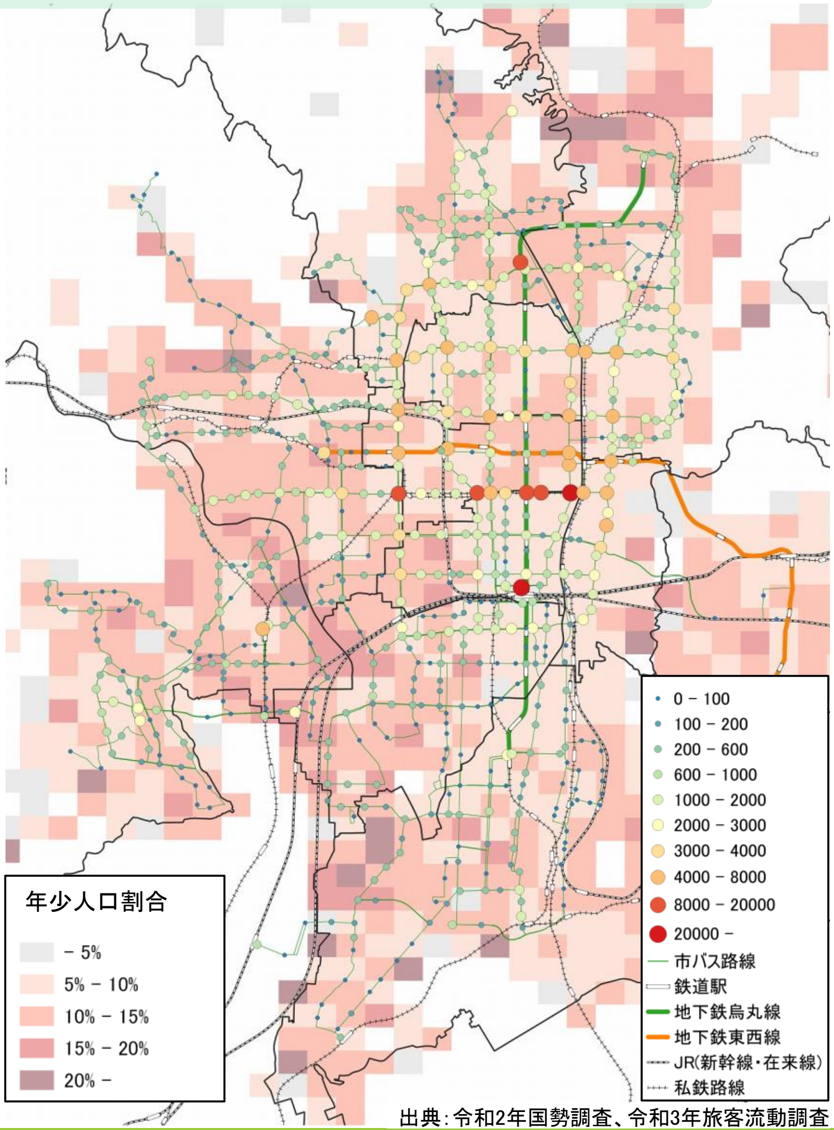
子育て世代の分布

周辺部にも年少人口割合が高いエリアがある

年少人口の分布と利用者数



年少人口割合の分布と利用者数



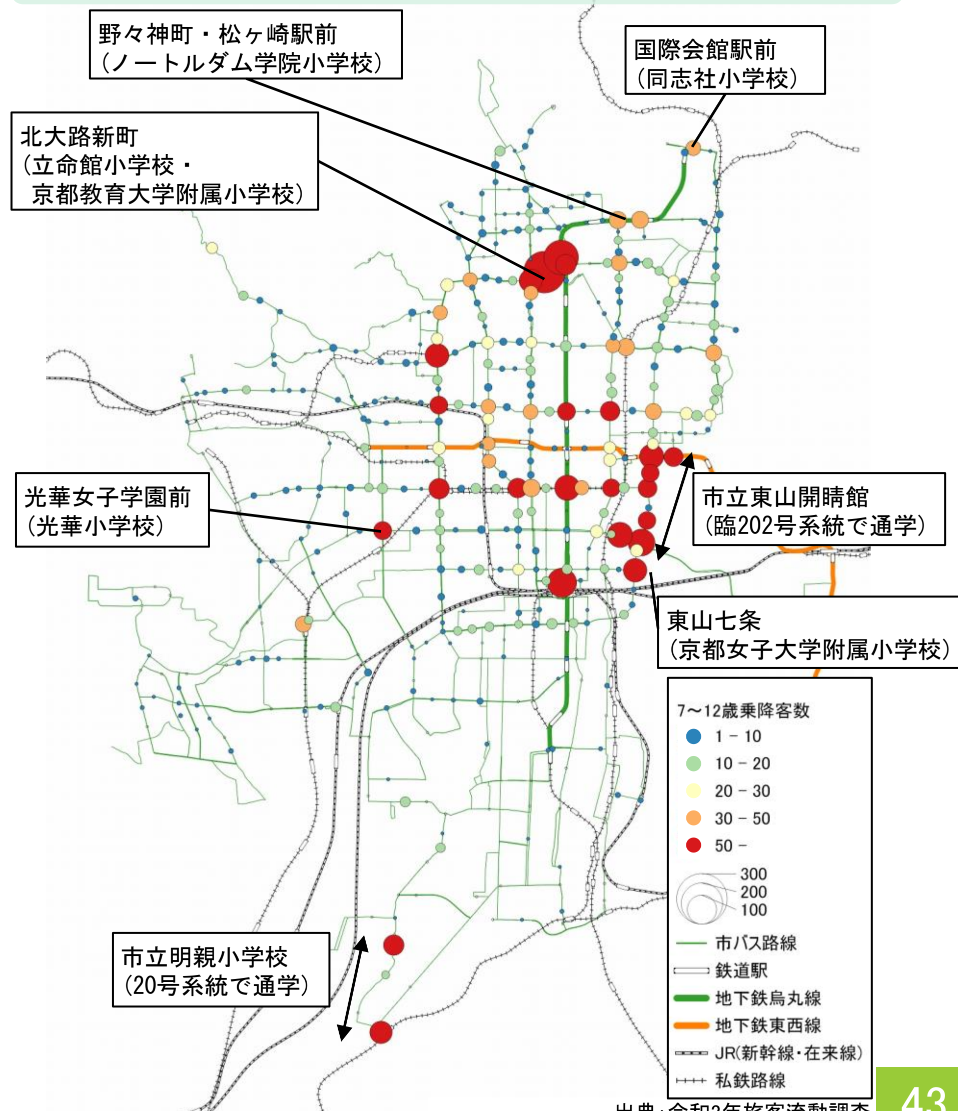
小学校周辺や北大路通等を中心にご利用が多い

7～12歳の流動図（令和3年）



出典：令和3年旅客流動調査

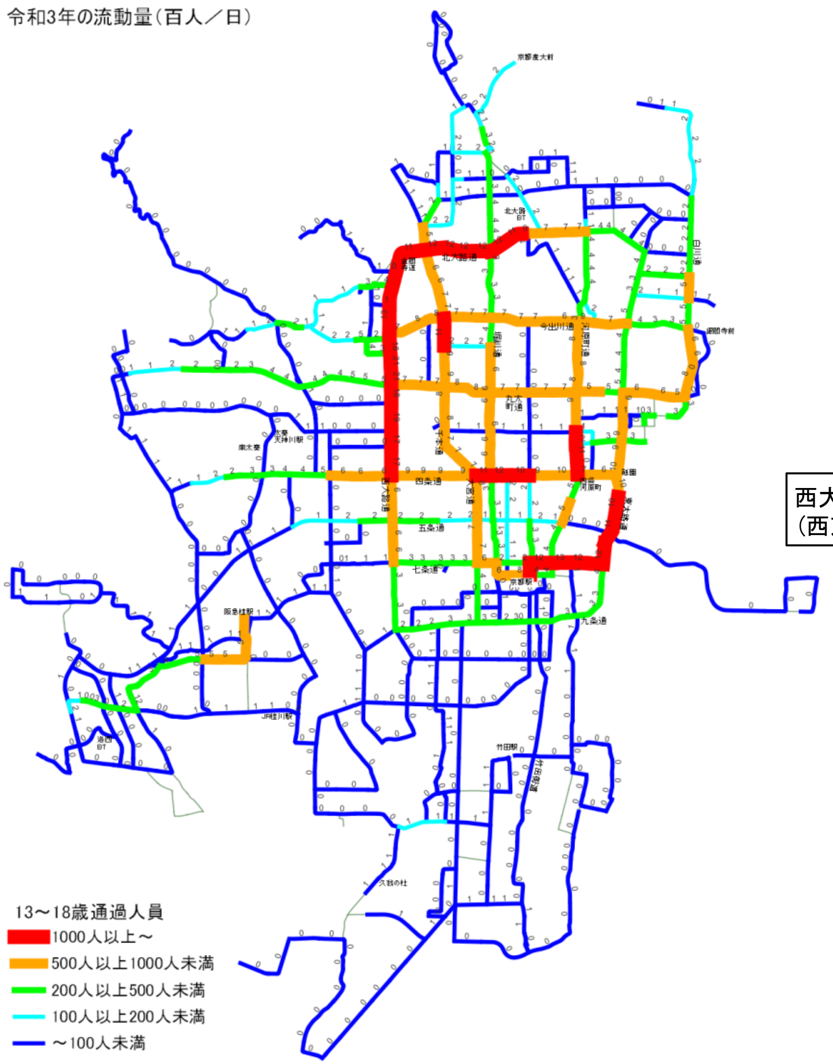
7～12歳のバス停利用者数（令和3年）



出典：令和3年旅客流動調査

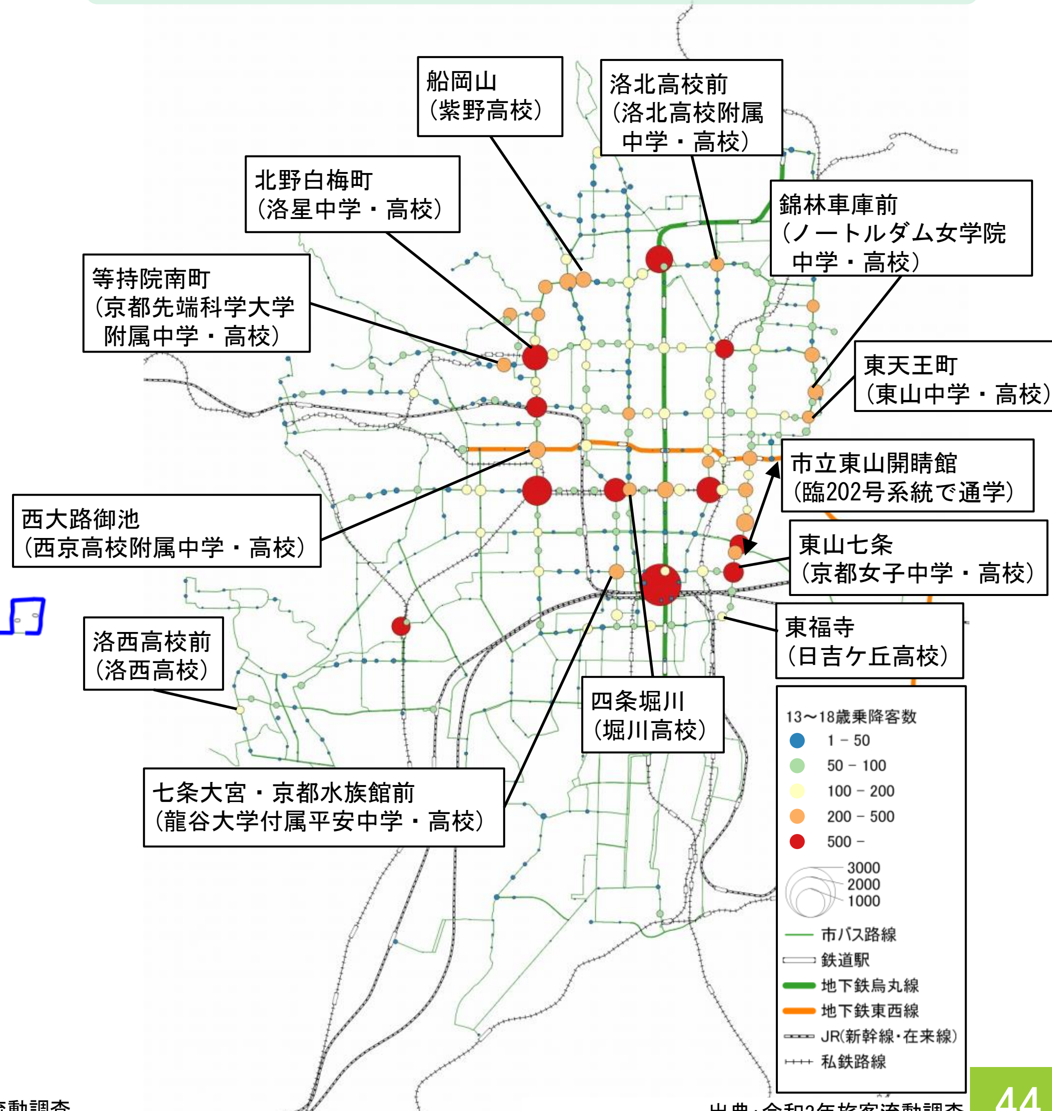
高校周辺や駅、西大路通等を中心にご利用が多い

13〜18歳の流動図（令和3年）



出典：令和3年旅客流動調査

13〜18歳のバス停利用者数（令和3年）



出典：令和3年旅客流動調査

主な病院の立地状況と市バスの運行本数

主な病院最寄り停留所の運行本数は概ね確保

- ほとんどの病院はバス停500m圏内に立地（第１回検討委員会資料）

病院玄関前のバス停



市立病院前

病院内に設置したバス接近表示器

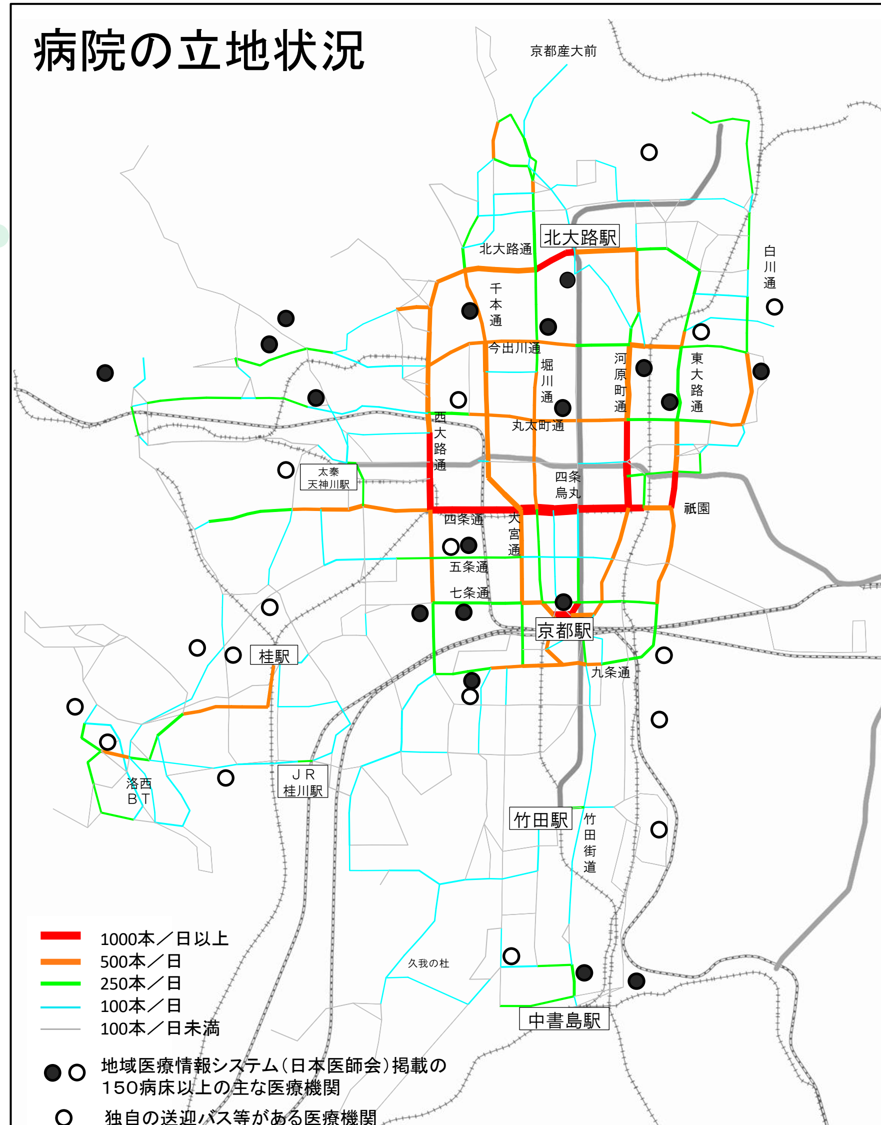


京都市立病院内



府立医大病院前

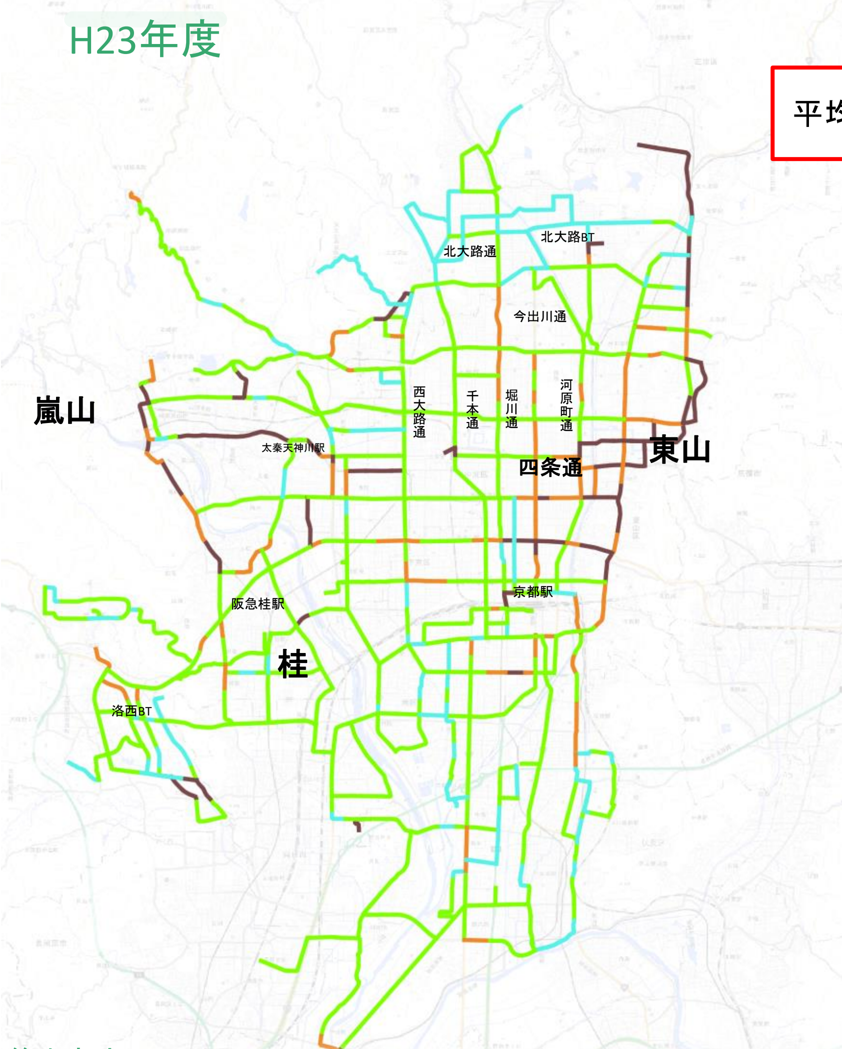
上屋やベンチ、
バス接近表示器など
バス待ち環境を整備

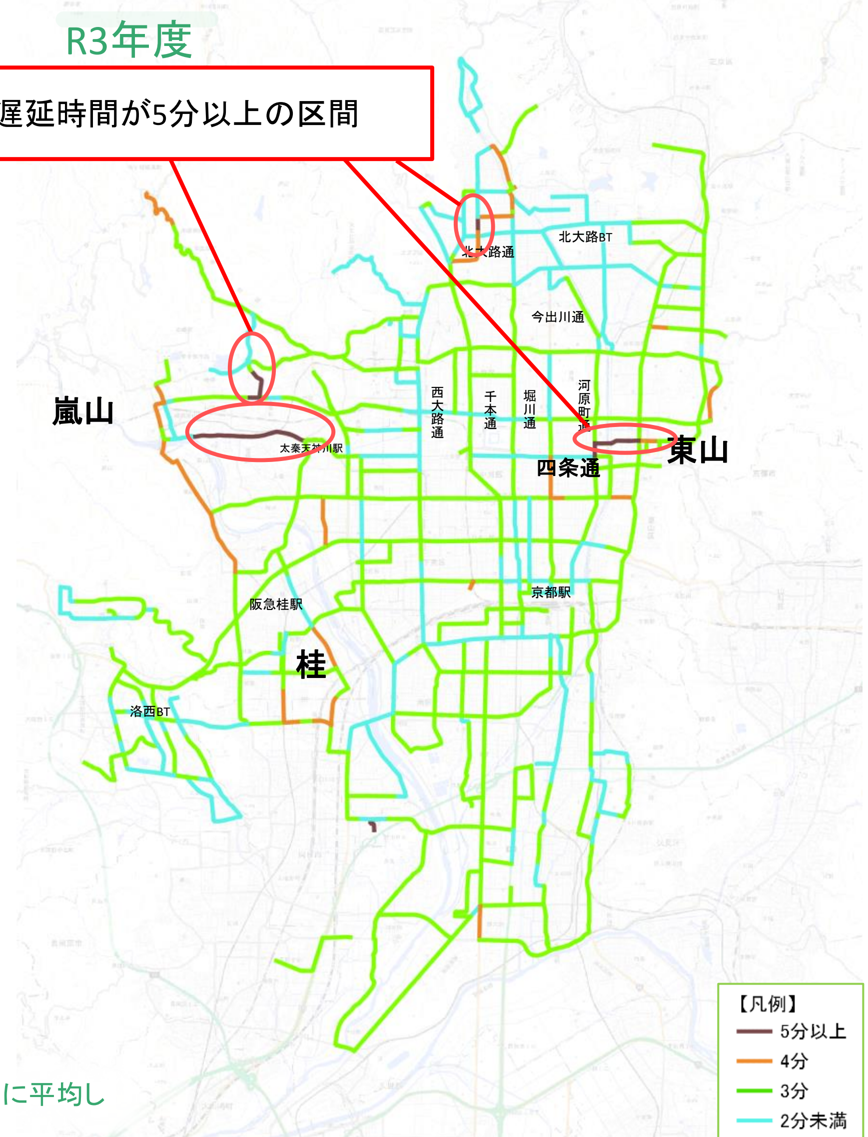


出典：日本医師会　地域医療情報サイト、各医療機関ＨＰ

バスの遅れ時間の状況
（定時性確保の状況）

５分以上の遅延が生じている区間は少ない





※算出方法:
停留所間の系統毎、ダイヤ毎、平日・土曜日・休日毎の遅延時間を上下別に平均し
遅延の大きい方向の値をその区間の平均遅延時間とした。